

Le Connaissance direct

Titre de transports combinés

THÈSE

PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DE DROIT
DE L'UNIVERSITÉ DE GENÈVE
POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT

PAR

Georges-Olivier ROBERT-TISSOT
de
GENÈVE (SUISSE)

THÈSE N° 521

En vente chez :
Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
R. Pichon et R. Durand-Auzias
20, rue Soufflot
Paris

GENÈVE
IMPRIMERIE DU JOURNAL DE GENÈVE
1957

Le Connaissance direct

Le Connaissance direct

Titre de transports combinés

THÈSE

PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DE DROIT
DE L'UNIVERSITÉ DE GENÈVE
POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT

PAR

Georges-Olivier ROBERT-TISSOT

de

GENÈVE (SUISSE)

THÈSE N° 521



En vente chez :
Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
R. Pichon et R. Durand-Auzias
20, rue Soufflot
Paris

GENÈVE
IMPRIMERIE DU JOURNAL DE GENÈVE

1957

La Faculté de Droit, autorise l'impression de la présente dissertation sans entendre émettre par là aucune opinion sur les propositions qui s'y trouvent énoncées.

Genève, le 28 janvier 1957.

Le doyen :

Jean GRAVEN

Thèse n° 521

J'exprime ma reconnaissance très sincère à M. le professeur Auguste-Raynald Werner, dont les conseils m'ont été extrêmement utiles au cours de mon travail.

Je rends également hommage à la mémoire de M. le professeur Jean-Tony Lacour dont les encouragements m'ont été précieux et je remercie M. le professeur Walter Yung, dont les remarques ont permis une sensible amélioration technique de l'ouvrage.

TITRE PREMIER

L'ÉCONOMIE SUISSE ET LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

CHAPITRE PREMIER

APERÇU ÉCONOMIQUE

1. COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA SUISSE

Le 31 octobre 1850, les experts désignés par le Conseil fédéral dans le but d'étudier l'aspect financier de l'exécution d'un réseau de chemin de fer en Suisse, s'exprimèrent entre autres de la manière suivante :

Un coup d'œil superficiel fait déjà reconnaître qu'il existe en Suisse une circulation proportionnellement très active. L'importation des marchandises y est relativement plus grande que dans l'un quelconque des Etats voisins, parce que la Suisse est obligée de tirer en abondance de l'étranger des objets de consommation générale, tel que le blé ; il lui faut en outre, pour satisfaire aux besoins de son industrie perfectionnée, une quantité de matières premières. A cette grande importation doit naturellement correspondre une exportation considérable de produits et d'objets manufacturés.

Ce qui, il y a un siècle, devait contribuer à susciter l'intérêt du pays pour le développement du réseau ferroviaire national, reste le mobile de l'intérêt que doit porter la Suisse aux problèmes vitaux de la circulation des marchandises en général, et des transports en particulier. En effet, le sol et le sous-sol du pays ne se sont pas révélés plus riches de matières premières depuis lors, la population a pratiquement doublé et ses besoins ont crû en proportion, l'industrialisation a été extraordinairement poussée et nécessite le développement des débouchés extérieurs et enfin, l'accélération générale des transports a permis de reporter bien au delà des mers, aussi bien les sources d'approvisionnement que les débouchés. Cette économie qui non seulement ne peut vivre en circuit fermé, mais requiert impérieu-

sement une expansion commerciale, impose donc une politique de transport assurant les véhicules nécessaires, ainsi que les conditions de transport les plus favorables, quant au prix et à la sécurité.

Le commerce extérieur se caractérise comme suit ¹ :

	(1938)	1949	1955
	en millions de fr. suisses		
Importation	1.607	3.791	6.401
Exportation	1.317	3.457	5.622
Mouvement total des marchandises entrant et sortant de Suisse	<u>2.924</u>	<u>7.248</u>	<u>12.023</u>

L'importance de ce chiffre ressort tout particulièrement lorsqu'on réalise que cela représente en chiffre rond 2400 francs par tête d'habitant, montant le plus élevé du monde. Comparativement au commerce mondial, la participation de la Suisse apparaît comme énorme si l'on songe qu'avant la guerre elle représentait déjà plus du 10 % du commerce extérieur des Etats-Unis, dont la population est trente fois plus nombreuse ².

Si l'on considère l'évolution de notre économie nationale jusqu'à la dernière guerre mondiale, on constate que l'essentiel de notre commerce extérieur se répartissait auparavant entre les pays européens. Or l'appauvrissement progressif de l'Europe et les bouleversements politiques qui en ont résulté, en tarissant les sources d'approvisionnement historiques de la Confédération, ont provoqué le développement de notre commerce avec les pays d'outre-mer. Ceux-ci lui fournissent 31 % (24 % en 1938) de ses importations et elle leur vend le 40 % (28 % en 1938) de ses exportations ³. L'Allemagne qui détenait jusqu'en 1939 la première place parmi ses partenaires commerciaux, s'était vue reléguer au trente cinquième rang en 1946. En 1954 elle a repris toutefois le premier rang, par ses zones occidentales et en 1955 elle a encore renforcé sa position. En résumé, la répartition du commerce extérieur avec les pays d'outre-mer (par rapport à l'ensemble) a été la suivante en 1954 :

	%
Afrique	4
Asie	6,5
Etats-Unis	12,5
Reste de l'Amérique . .	10,5
Australie	2

35,5 % du commerce extérieur total ⁴, soit
3 milliards 857 millions de francs.

¹ Statistique du Commerce suisse. Rapport annuel 1955.

² J. COMTE, p. 5.

³ Rapport annuel, Chambre de Commerce de Genève, 1955.

⁴ Statistique du Commerce suisse, Rapport annuel 1954.

Ainsi, nous constatons que plus du tiers des marchandises entrant ou sortant du pays donne lieu à un transport maritime ou aérien. La situation géographique du pays, privé d'accès direct à la mer, nécessite de plus un acheminement des dites marchandises par voie fluviale, ferroviaire ou routière, voire même l'utilisation de ces trois moyens de transport successivement, entre les différents ports européens et la Suisse. Chaque moyen de transport étant soumis à la législation nationale de chaque pays traversé et à une législation internationale propre (Conventions internationales maritimes, aériennes, ferroviaires et routières), tout commerçant, qu'il soit importateur, exportateur ou assureur des risques de transport, se trouve pratiquement en présence d'un véritable maquis juridique, vu l'absence de coordination législative nationale et internationale, quant aux transports combinés.

2. VOIES DE COMMUNICATION

Bien que la Suisse soit enclavée au sein du continent et dépourvue d'accès à la mer, sa position défavorable lui a valu de pouvoir bénéficier de la concurrence que se font ses voisins, par le truchement de leurs compagnies de chemin de fer et de navigation, pour se disputer l'importante circulation de marchandises que nous venons de décrire. Sa situation centrale au milieu de l'Europe occidentale la rend équidistante des ports de la mer du Nord, de la Manche, de la Méditerranée et de l'Adriatique, de sorte que depuis fort longtemps les ports de Marseille, de Gênes et de Trieste rivalisent avec Anvers, Rotterdam et Hambourg — avec l'appui de leurs Compagnies nationales de chemin de fer — afin de s'assurer une participation majeure au trafic suisse.

Les principales voies de communication qui relient la Suisse avec l'étranger sont les suivantes :

A. *Voies maritimes.*

L'Europe, et par conséquent la Suisse, sont reliées aux Amériques, à l'Extrême-Orient, à l'Afrique et à l'Australie par des lignes régulières de navigation maritime. Ces lignes qui ont un itinéraire fixe et un horaire régulier nécessitent des vaisseaux rapides et de fort tonnage, d'où investissement de capitaux énormes et, le plus souvent, subventions de l'Etat pour soutenir une compagnie de navigation nationale exploitant une ligne onéreuse¹. L'économie suisse étant, comme nous l'avons vu, vouée à l'import-

¹ « Ligne onéreuse » : tout parcours sur lequel le fret n'est pas assuré aller et retour.

tation de matières premières pondéreuses — céréales, cacao, café, riz, laine, soie, coton, charbon, pétrole, métaux — et à l'exportation de produits manufacturés de valeur et de volume en général réduit — montres, tissus, broderies, machines, appareils, instruments, produits chimiques et pharmaceutiques, colorants — les bateaux battant pavillon suisse, destinés essentiellement au ravitaillement du pays, ne trouvent dans les exportations nationales qu'un fret de retour extrêmement restreint en poids, ce qui rend l'exploitation de lignes régulières suisses assez onéreuses, puisque le plus souvent elles font double emploi avec des lignes étrangères déjà existantes, peu enclines à laisser échapper même une petite partie du fret de leurs pays respectifs (fret d'origine nationale ou en transit)¹.

Il résulte donc de cette situation que les bateaux suisses sont voués au « tramping », terme élégamment traduit en français par « navigation à la cueillette » — le navire, sans itinéraire fixe, cueillant littéralement le fret là où il le trouve.

En conclusion, en temps de paix, toutes les voies de communication maritimes sont à la disposition du trafic en provenance ou à destination de la Suisse, soit par ligne de navigation étrangère, à itinéraire fixe et horaire régulier, soit par « navigation à la cueillette » sur des bateaux battant pavillon suisse ou étranger. En temps de guerre, le trafic suisse en est réduit à utiliser les lignes de pays éventuellement neutres ou à leur défaut, uniquement les bateaux nationaux... pour autant que les belligérants ne les coulent pas et veuillent bien les laisser circuler « librement sous contrôle ».

B. *Voies ferrées.*

La situation centrale de la Suisse en Europe occidentale, la densité de son réseau et ses tunnels transalpins qui permettent l'échange des produits industriels du nord de l'Europe, contre les fruits et les produits du Midi, en ont fait une véritable « plaque tournante »². De sorte que les grands itinéraires ferroviaires européens pour les voyageurs et les colis express, comme le « Simplon-Orient-Express » reliant Londres à Istanbul, ou le « Suisse-Arlberg-Vienne-Express » reliant Londres et Paris à Vienne, contribuent à faciliter l'acheminement des marchandises entre les ports européens et la Suisse, sur des voies de tout premier ordre, artères vitales non seulement pour la Confédération, mais pour l'Europe elle-même, pour qui elles sont, ce que le système circulatoire est au corps humain.

¹ Le Code des douanes de 1948 en France, par exemple, réserve au pavillon français le cabotage national, la navigation entre la France et l'Algérie, le remorquage à l'entrée et à la sortie des ports français. La loi du 10 août 1921 décide également que tous les transports maritimes à destination de l'Etat ou des entreprises concessionnaires de services publics devront se faire par des navires de la flotte française (*Précis Ripert*, p. 48).

² J. COMTE, p. 8.

C. *Voies fluviales.*

Pour l'instant, le Rhin est la seule voie navigable touchant la Suisse. Bien que le premier remorqueur et son chaland ne soient remontés le fleuve jusqu'à Bâle qu'en 1904, cette ville a réussi à développer son port de telle manière, qu'en 1937 son trafic atteignit 3 millions de tonnes, soit un bon tiers des importations et des exportations suisses de cette même année. C'est la voie utilisée de préférence pour les transports de masse, non conditionnés par la durée du voyage et recherchant la voie la plus avantageuse quant au prix. C'est donc essentiellement sur ce parcours, dont le terminus est à Bâle, que s'effectuent les transports de masse à destination de la Confédération, comme les céréales, le sucre, le charbon et le pétrole. L'importance de cette voie de ravitaillement s'est révélée une fois de plus lors du dernier conflit mondial, au cours duquel elle fut pratiquement inutilisable. L'utilité d'un Rhône navigable jusqu'à Genève eût été incalculable et de nombreux problèmes économiques résolus. Il est donc souhaitable que les projets en vue de rendre au Rhône son importance commerciale, se réalisent au cours de ces prochaines années.

D. *Voies aériennes.*

Depuis la fondation des premières compagnies de navigation aérienne suisses, en 1919, des progrès considérables ont été réalisés. Après la création du réseau interne suisse, reliant les principales villes industrielles, le réseau externe s'est développé à son tour, accélérant les communications avec les capitales des pays voisins. L'après-guerre a vu l'aérodrome intercontinental de Genève-Cointrin, et par la suite celui de Kloten, mettre la Suisse en contact aérien direct avec les cinq parties du monde, aussi bien pour le transport des personnes que pour le fret. Ici se produit l'inverse de ce que nous avons relevé en examinant les voies maritimes, le fret aérien est particulièrement indiqué pour les exportations suisses de produits manufacturés de valeur, notamment les montres, alors que les produits lourds importés restent voués aux voies de communication maritimes et terrestres. Donc, là également, le fret de retour n'est pas assuré.

E. *Voies routières.*

Bien que leur importance soit surtout interne, quant à la masse de marchandises en circulation, un certain trafic s'est toutefois établi avec les pays voisins de la Suisse et même, avec les pays du Nord de l'Europe comme la Belgique, la Hollande, le Danemark et la Suède, dans la période immédiate d'après-guerre. Ces transports à longue distance se trouvaient facilités par l'abondance de fret aller et retour et trouvèrent leur justification

dans les complications du transit ferroviaire à travers l'Allemagne occupée. Actuellement, il semble que le chemin de fer a repris la place prépondérante qu'il occupait pour les transports terrestres rapides, à longue distance.

3. MOYENS DE TRANSPORT

L'étude approfondie des modes d'utilisation des voies de communication que nous venons d'énumérer nous entraînerait dans de trop longs développements. Aussi ne s'agit-il de donner ici qu'un très bref aperçu des divers moyens de transport et des législations qui s'y rapportent.

A. *Transports maritimes.*

En ce qui concerne plus particulièrement la marine marchande suisse, ses débuts semblent avoir été plutôt pénibles, puisqu'en 1819, l'émigration fribourgeoise au Brésil qui avait affrété huit navires, en vit un s'échouer et enregistra 20 % de décès sur le nombre des participants.

Par la suite, un St-Gallois, Daniel Steinmann, fonda à Anvers la « White Cross Line » qui, après de brillants débuts, subsista jusqu'en 1895 comme agence maritime et d'expédition, n'ayant pu soutenir la concurrence de nouvelles et puissantes Compagnies de Navigation.

En 1864, le conseiller fédéral Jacob Dubs tenta de créer, sans succès, une flotte commerciale suisse¹.

Lors de l'aggravation du blocus et de l'intensification de la guerre sous-marine à la fin de la guerre 1914-1918, la Suisse dut résoudre le problème de son propre ravitaillement et une flotte fut créée avec l'aide d'une participation de la Confédération de 30 millions. Le déficit final fut de 60 millions, dû principalement à la livraison tardive des bateaux et à la baisse massive du prix des frets entre 1918 et 1921. On peut comprendre qu'après cette expérience, le Conseil fédéral ait refusé en 1923, l'autorisation d'arborer le pavillon suisse à une société de navigation maritime désireuse de s'installer à Bâle. C'est vraisemblablement encore sous cette impression, que l'administration fédérale repoussa à la veille de la dernière guerre un projet visant à la création d'une flotte suisse.

Dans l'ignorance où l'on était en 1939 des développements que pourrait prendre le conflit entre les Alliés de la première heure et l'Allemagne hitlérienne, l'on affréta d'urgence quinze cargos grecs. Mais la Grèce une fois entraînée à son tour dans le conflit, il fut clair que la sécurité du ravitaillement ne pouvait reposer que sur des navires suisses, battant pavillon suisse².

¹ J. COMTE, p. 11.

² J. COMTE, p. 14.

Selon une aimable communication de l'Office de la navigation maritime de la Confédération suisse, à Bâle, la flotte maritime se composait, au 4 avril 1956, de

2 bateaux à vapeur
23 bateaux à moteur
25 bateaux

le plus gros ayant un tonnage de 7008 BRT et le plus petit un tonnage de 320 BRT. Ces 25 unités (sur lesquelles 4 seulement ont été construites avant 1946) appartiennent à 14 armateurs suisses, maisons de transport ou d'importation.

En ce qui concerne la question du pavillon, elle avait déjà été résolue en 1921, lorsque la Suisse avait adhéré à la Déclaration de Barcelone, par laquelle « Les soussignés, dûment autorisés à cet effet, déclarent que les Etats qu'ils représentent reconnaissent le pavillon des navires de tout Etat qui n'a pas de littoral maritime, lorsqu'ils sont enregistrés en un lieu unique déterminé, situé sur son territoire ; ce lieu constituera pour ces navires le port d'enregistrement ». On s'empressa donc de désigner Bâle comme port d'enregistrement. Mais la Suisse n'avait pour toute législation maritime que l'article 24 *ter* de la Constitution fédérale, visant la navigation maritime et intérieure ou fluviale, ainsi conçu : « La législation sur la navigation est du domaine de la Confédération ». Cette législation n'existant pas, il fallut l'établir de toutes pièces et c'est au professeur Haab, de Bâle, que l'on doit d'avoir dans un temps record, doté la Suisse d'un embryon de droit maritime, objet de l'arrêté du Conseil fédéral du 9 avril 1941.

Cet arrêté se référait à un accord privé relatif à l'avarie commune : les règles d'York et d'Anvers, ainsi qu'à onze conventions internationales concernant entre autres les connaissements¹, l'abordage, l'assistance et le sauvetage, l'engagement des marins et la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. Il a été complété par divers arrêtés et ordonnances concernant des questions accessoires telles que le contrat d'engagement des marins et l'assurance des équipages des navires suisses contre les accidents et la maladie. Il y a lieu de noter ici que les conventions internationales en question ont simplement été déclarées obligatoires pour la Suisse, mais que celle-ci n'est pas partie à ces accords internationaux. Il s'est donc agi d'une réception (*receptio juris*) par le droit suisse du droit maritime international, de toutes les branches du Droit celle qui s'est le mieux et le plus vite prêtée, de par sa nature même, à l'unification internationale des principaux problèmes qu'elle présente.

¹ « Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement » signée à Bruxelles le 25 août 1924, dite communément « Convention de Bruxelles ».

Mais il parut désirable par la suite de substituer à l'Arrêté du Conseil fédéral du 9 avril 1941, une loi complète et durable, « appropriée aux besoins de l'armement suisse en temps de paix, mais élaborée aussi, compte tenu de nos expériences, en prévision de nouvelles complications internationales », comme le déclarait le Message du Conseil fédéral à l'appui du projet de loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse (Message du 22 février 1952 et loi du 23 septembre 1953), loi entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1957.

Malgré sa brièveté apparente, la loi en question se présente sous la forme d'un code complet et de caractère encyclopédique. Elle comprend 167 articles, sans tenir compte des conventions internationales déclarées applicables et des règles d'York et d'Anvers. Alors que l'Arrêté avait eu recours aux lois en vigueur déclarées applicables directement ou par analogie et à des accords internationaux conclus en dehors de la Suisse, la préférence a été donnée dans la loi à une réglementation systématique, plus précise et, à certains égards, plus détaillée. Ce texte comprend, d'une part, les règles de droit public et administratif nécessaires ; d'autre part, comme droit national, tout ce qui, dans une exploitation rationnelle de la navigation, est indispensable aux armateurs, aux équipages et aux usagers pour régler leur comportement¹. Il est subdivisé en huit titres traitant de l'organisation de la navigation et des autorités maritimes, des navires suisses, de l'exercice de la navigation, de l'équipage, des contrats d'utilisation du navire, des incidents et accidents de mer, de l'application de la loi à la navigation intérieure et enfin des dispositions pénales et disciplinaires.

En vertu de l'article 4 de cette loi « le droit fédéral est en vigueur à bord des navires suisses : en haute mer sans partage ; dans les eaux territoriales en tant que la loi de l'Etat riverain n'est pas déclarée impérative ». Ainsi le droit suisse public et privé s'applique à bord des navires suisses, ce qui permet de résoudre les conflits de droit international se produisant en haute mer. Quant à la délimitation internationale de la compétence des tribunaux, elle doit être laissée à la pratique du droit des gens et ne peut être réglée par le droit suisse. Cependant, dans la mesure où il est compétent, un tribunal suisse a l'obligation d'appliquer son propre droit aux actes exécutés à bord de navires suisses².

Il nous paraît utile, d'autre part, de préciser ici sommairement le sens de quelques termes fréquemment utilisés dans le vocabulaire maritime et que nous aurons l'occasion d'utiliser par la suite.

Fréteur et affréteur : « le fréteur » met, moyennant rémunération, à la disposition de l'autre partie « l'affréteur », soit le navire lui-même,

¹ Message du 22 février 1952, p. 9.

² Message du 22 février 1952, p. 12.

soit tout ou partie du tonnage du navire, soit ses services. Dans ce dernier cas, on parle respectivement de « transporteur » pour le fréteur et de « chargeur » pour l'affréteur.

Fret: C'est la rémunération due par l'affréteur à titre de contre-prestation pour le transport fourni par le fréteur.

Connaissance (Konnossement) (Bill of Lading) (Polizza di carico) :

Document par lequel l'armateur reconnaît avoir reçu la marchandise à bord. « Cette reconnaissance donne au porteur le droit de réclamer la marchandise à l'arrivée du navire ; la transmission du connaissance permet d'assurer la vente et le nantissement des marchandises en cours de route ». (*Ripert*, T. II, p. 391). D'après le Code des douanes de 1948 (France) on ne peut faire voyager une marchandise sur mer sans connaissance. Même si l'on a affrété un navire tout entier pour une cargaison complète, il faut établir un connaissance global, correspondant à l'ensemble de la cargaison et qui représente les marchandises qui sont à bord.

Lorsqu'il ne s'agit pas de cargaisons complètes mais de transports de marchandises isolées, le connaissance a une grande importance. La charte-partie n'étant pas dressée, le connaissance constitue la preuve écrite du contrat (*Précis Ripert*, p. 201).

B. Transports ferroviaires.

Avec leurs 6000 km. et par rapport à l'étendue du territoire, les chemins de fer suisses se classent au troisième rang en Europe, après les chemins de fer belges et anglais. C'est dire que depuis le moment où, il y a cent ans, on discutait de l'opportunité de leur introduction, leur développement a été considérable.

L'importance des capitaux engagés nécessitant l'appui fréquent de l'Etat, les grandes lignes finirent par être nationalisées (CFF) et représentent la moitié environ du réseau ferroviaire suisse. Quant aux compagnies privées, elles ne peuvent construire ou exploiter une voie ferrée, le plus souvent secondaire, que moyennant concession de la Confédération, avec laquelle elles doivent s'entendre pour la fixation des tarifs.

D'autre part, le pays n'ayant pas de houille noire, mais étant par contre riche en houille blanche, la traction électrique a été développée au maximum et transporte 94 % du tonnage global.

En ce qui concerne la législation applicable, il y a lieu de distinguer celle qui s'applique aux transports internes suisses et celle à laquelle sont soumis les transports internationaux. Dans le premier cas c'est la Loi fédérale du 11 mars 1948 sur les transports par chemin de fer et bateaux à vapeur, complétée par le Règlement de transport du 24 juin 1949, qui est applicable.

Dans le second cas, les transports internationaux sont soumis à la Convention internationale du 25 octobre 1952 concernant le transport des marchandises par chemin de fer, appelée communément C.I.M. ou Convention de Berne.

Toute marchandise voyageant par chemin de fer doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui, lorsqu'elle porte le timbre à date de la gare expéditrice fait preuve du contrat de transport. L'établissement de la lettre de voiture constitue la condition indispensable à la formation du contrat de transport (de NANASSY, p. 75). Mais contrairement au connaissance, la lettre de voiture ne revêt pas de fonction commerciale, dans le sens d'instrument de la possession légitime de la chose transportée, et ne donne donc pas lieu à circulation.

C. *Transports fluviaux.*

Prise dans le cadre des transports internationaux, la batellerie des lacs et des cours d'eau suisses ne présente aucun intérêt. Il n'en est pas de même en revanche de la navigation sur le Rhin qui, avec un parcours navigable de plus de 800 km., constitue la voie fluviale européenne la plus importante et la plus fréquentée.

Depuis la fin de la dernière guerre, la flotte rhénane suisse et le port de Bâle se sont considérablement développés. Ce dernier possédait en 1949, après trente ans d'efforts et de ténacité, 4,5 kilomètres de quai utilisable, avec 33 grues, 12 silos à blé et entrepôts pouvant contenir 144.000 t., ainsi que des réservoirs à benzine ayant une capacité d'environ 180 millions de litres. Le trafic a passé de :

739.840 t. en 1927
à 2.960.265 t. en 1937
à 2.779.266 t. en 1948
et à 4.587.420 t. en 1955,

ce qui représente 37,7% du commerce extérieur suisse quantitatif.

Quant à la flotte rhénane suisse, elle se composait au 31 décembre 1955 de :

19 remorqueurs,
236 automoteurs et bateaux citernes à moteur,
47 chalands et bateaux citernes,
2 bateaux spéciaux,
55 péniches et péniches à moteur,
4 bateaux à voyageurs,

Total 363 bateaux (contre 137 remorqueurs, automoteurs
et chalands en 1938),

appartenant à quelque 25 sociétés ayant leur siège en Suisse ¹.

¹ *Manuel de la Navigation Rhénane*, 1949. Verlag Schifffahrt und Weltverkehr A. G., Bâle.

La navigation suisse sur le Rhin est régie par l'Acte de Mannheim, du 17 octobre 1868, remplaçant la Convention de Mayence (1815 et 1831) modifiée sur certains points par la Convention de Strasbourg, du 4 mai 1936. En l'absence d'une législation maritime et fluviale suisse, le connaissance utilisé par les armateurs rhénans bâlois prévoyait que tous les participants au transport se soumettent aux conditions de chargement et de transport figurant au connaissance et, subsidiairement, aux dispositions de la loi sur la navigation intérieure allemande (*Binnenschiffahrtsgesetz*), ainsi qu'aux ordonnances et usages en vigueur sur le Rhin ; le droit suisse étant au surplus applicable.

Notons ici que la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse prévoit à l'article 125, à l'instar des Pays-Bas et de la Belgique, l'application à la navigation intérieure, c'est-à-dire à la navigation rhénane, des dispositions de droit maritime qui s'y prêtent.

D. Transports aériens.

Dotée d'un parc de véhicules aériens de premier ordre, comprenant au 1^{er} janvier 1957, 28 unités de types divers, la SWISSAIR est à même de tenir une place honorable parmi les compagnies étrangères concurrentes. La chose paraît toutefois devenir de plus en plus difficile en raison des subventions directes ou indirectes dont bénéficient ces entreprises de la part de leurs Etats respectifs, des pertes sur change dues aux dévaluations de septembre 1949 et de la concurrence à la baisse pratiquée par certaines compagnies, dont les capitaux dépassent certainement de beaucoup les 42 millions de capital versé de la SWISSAIR¹. Ce montant qui, de prime abord, peut paraître considérable, change d'aspect lorsqu'on sait que le parc des 25 avions en question a une valeur au bilan de 31 millions en chiffre rond, que huit Convair « Metropolitan » remplaçant les Convair de type plus ancien et quatre grands DC-7C rapides qui seront livrés en 1956/1957 coûteront ensemble 100 millions et que les DC-8 à réaction qui seront mis en service en 1960 reviendront approximativement à 70 millions de francs suisses.

La navigation interne est régie actuellement par la loi fédérale sur la navigation aérienne du 21 décembre 1948 et le droit de transport aérien par l'Arrêté fédéral du 16 décembre 1952 approuvant le règlement de transport aérien. Quant à la navigation aérienne internationale, elle est soumise à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Varsovie le 12 octobre 1929 et appelée commu-

¹ Selon décision d'augmentation du capital privé par l'Assemblée générale des actionnaires du 26 mars 1956.

nément « Convention de Varsovie ». Elle fut approuvée par les Chambres fédérales le 22 mars 1934, entra en vigueur en Suisse le 7 août de la même année et a été reprise telle quelle dans l'Arrêté fédéral du 16 décembre 1952 susmentionné. Elle a subi à La Haye, en septembre 1955, quelques modifications importantes, surtout en ce qui concerne le transport des personnes. Ces modifications n'entreront cependant en vigueur que dans quelques années, 30 Etats devant les ratifier, avant qu'elles puissent devenir applicables. Précisons cependant entre autre que la limite de responsabilité de fr. suisses 72,— par kg. de marchandises transportées n'a pas été modifiée. En revanche, la demande de constat pour les dommages non apparents pourra être présentée dans les 14 jours (au lieu de 7 jours actuellement) après réception de la marchandise.

Tout comme les navires, les aéronefs doivent être immatriculés dans le registre suisse, soumis au contrôle de l'Etat, lequel octroie une concession obligatoire pour tout trafic aérien régulier et contrôle également les tarifs de transport.

A part les envois postaux, le fret aérien est surtout constitué par le transport des métaux précieux, l'or en particulier, et l'horlogerie. Toute expédition doit être accompagnée d'une lettre de transport aérien, inspirée de la lettre de voiture.

E. Transports routiers.

A l'intérieur de la Suisse, on sait le conflit qui oppose depuis quatre lustres environ le rail et la route ¹. Nous n'insisterons pas sur cette querelle qui nous entraînerait trop loin des transports internationaux routiers, qui nous préoccupent au premier chef. Ces derniers, encore peu développés par rapport au trafic ferroviaire, prendront probablement de l'importance lorsque les projets de tunnels routiers permettant de franchir commodément les Alpes seront réalisés, notamment par le percement du Mont-Blanc qui mettra Genève à moins de 100 km. de l'Italie et placera cette ville sur la route Londres-Paris-Dijon-Milan-Trieste et les Balkans.

Les transports intérieurs sont régis par le Code des obligations et les transports internationaux ont donné lieu à un projet de Convention sur le contrat de transport international par la route, actuellement à l'étude auprès du Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe, aux Nations Unies.

¹ En 1950, 2300 entreprises s'occupent du transport des marchandises par la route et utilisent 3300 camions et 1500 remorques. (Conférence de presse du 28 juin 1950 de la « TAG » — Fiduciaire des transports automobiles).

F. *Transports par la poste.*

Il s'agit en quelque sorte d'un parfait exemple de transports combinés, effectués sous la responsabilité de l'Administration des postes de chaque pays et qui utilisent les moyens de transport examinés sommairement ci-dessus.

Le succès des expéditions par voie postale est dû incontestablement à la *simplicité* des formalités, à la *sécurité* du transport — sécurité consécutive à un régime précis de responsabilité — et à la *facilité* avec laquelle le destinataire ou l'expéditeur peut adresser toute réclamation pour perte ou avarie à l'Administration de son propre pays.

La portée de ce mode d'expédition est toutefois limitée par le fait que le poids des colis transportés ne peut excéder 10 ou 20 kg. (selon le pays de destination entrant en ligne de compte). Ceci a pour conséquence de ne permettre l'utilisation de ce moyen de transport que pour les marchandises légères et d'une certaine valeur, ou pour les échantillons. Il est vrai en effet, que les marchandises lourdes ou de peu de valeur ne sauraient être transportées au tarif postal, qui est relativement élevé en raison de l'utilisation des moyens de communication les meilleurs et les plus directs, donc les plus onéreux.

Les transports internationaux en général, et les transports combinés en particulier, ne peuvent se passer d'accords internationaux, nécessaires à leur coordination. Le trafic postal est donc soumis à la « Convention postale universelle », signée à Bruxelles le 11 juillet 1952 et entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1953. L'Administration des postes suisses a, d'autre part, conclu quelques conventions particulières avec diverses Administrations postales étrangères.

4. RAISONS DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COMBINÉS

L'essor universel du commerce extérieur suisse qui, parti d'Europe après le blocus continental, a englobé successivement les autres continents, est ainsi passé de la notion européenne et continentale, à la notion mondiale.

Cette évolution a eu deux conséquences importantes :

- tout d'abord un énorme développement des transports *intercontinentaux* et,
- simultanément, un *allongement* considérable des distances entre la Suisse et ses partenaires commerciaux.

D'autre part, alors qu'en *fonction* de l'économie européenne continentale, la situation géographique de la Suisse, la densité de son réseau

ferroviaire et ses tunnels transalpins en ont fait une véritable « plaque tournante » de l'Europe ; en revanche, en *fonction* de l'économie universelle, l'absence d'accès direct à la mer oblige notre pays à faire acheminer toutes les marchandises en provenance ou à destination d'outre-mer, par voie fluviale, ferroviaire, routière ou aérienne, entre les différents ports européens et nos frontières, d'où important désavantage pour la Suisse.

Inconvénients de la situation actuelle.

Deux inconvénients majeurs résultent donc de cet élargissement de nos échanges économiques avec le monde entier et de notre position géographique au centre de l'Europe.

L'un est de nature financière et bancaire, étant donné que l'allongement des distances augmente la durée des transports, ce qui a pour effet d'immobiliser plus longtemps l'argent investi dans l'achat ou la vente de la marchandise.

Le second inconvénient est inhérent à l'utilisation consécutive de modes de transport différents — camion, chemin de fer, chaland et navire — et ce n'est pas le moindre désavantage de cette évolution économique, puisqu'il se subdivise lui-même en trois catégories :

1. Le commerçant suisse, pour autant qu'il n'achète pas franco destination ou ne vende pas loco fabrique, doit constituer un véritable dossier de titres de transport divers pour chacune de ses opérations, d'où multiplication des titres de transport.
2. La complication des transports intercontinentaux multiplie les frets et frais de transport, ce qui a pour effet de favoriser les industries et les consommateurs des pays disposant d'un littoral. Donc pour la Suisse : multiplication des frais.
3. Enfin, lorsque quatre ou cinq transporteurs se sont occupés de l'acheminement d'une marchandise, il est de plus en plus difficile de déterminer, surtout pour les dommages non-apparents, lequel de ces transporteurs porte la responsabilité d'une faute de manutention (par exemple chute de la marchandise ou manutention brutale).

De sorte qu'excepté le cas de disparition totale de la marchandise par lots entiers ou par colis, les transports combinés ont une fâcheuse tendance à être exécutés sous le signe de l'irresponsabilité.

Telles sont les conséquences de l'universalisation du commerce extérieur suisse et lorsqu'on songe que ce dernier est de 4 milliards de francs suisses

en chiffre rond, uniquement avec les pays d'outre-mer, il y a lieu de conclure que la Suisse a un intérêt certain à la question de la réglementation des transports combinés.

Le commerce a donc cherché depuis fort longtemps à surmonter les difficultés inhérentes aux transports combinés qui ne tombent pas dans le domaine de l'Administration des postes. Malheureusement les efforts faits dans le premier quart de ce siècle se sont révélés extrêmement laborieux en raison tout d'abord du *manque de coordination* entre les divers commerçants intéressés : *industriels, banquiers, commissionnaires de transport, agents, courtiers, transitaires, armateurs, transporteurs et assureurs.*

Le second obstacle a été provoqué par les deux guerres mondiales de ce premier demi-siècle. Les perturbations et les barrières qu'elles ont en effet apportées au commerce international ont empêché les transporteurs de nationalités différentes de conclure des accords entre eux, pour établir des lignes sur lesquelles auraient pu être utilisés des connaissances directs.

Enfin, lorsque le tonnage devient rare et que la concurrence disparaît, simultanément disparaît le désir et la nécessité d'améliorer la qualité des services, d'une part, et de la technique des transports, d'autre part.

C'est donc dans ce qu'il est convenu d'appeler les périodes « entre-deux-guerres », lorsque la libre concurrence peut à nouveau jouer dans le commerce mondial, que s'intensifient les efforts en vue de développer la circulation internationale des marchandises, par l'amélioration des services portuaires, des organes de sécurité côtière et autres progrès techniques, et bien entendu, par l'*amélioration de la législation relative aux transports.*

Au point de vue économique, lorsque la concurrence du temps de paix réapparaît, le commerçant cherche constamment à réduire ses frais, afin de soutenir la lutte des prix sur le marché mondial et de s'ouvrir éventuellement de nouveaux débouchés.

A cette recherche du prix minimum s'ajoute la nécessité de diminuer les aléas des frais de transport, dont toute variation pourrait compromettre le résultat de la vente. Or en vendant C.I.F. (Coût, Assurance, Fret), l'exportateur prend à sa charge les frais de transport et ne saurait connaître lui-même le tarif des entreprises de transport d'outre-mer. C'est donc surtout pour pallier à cette inconnue que l'on fait appel aux commissionnaires-expéditeurs qui, en se chargeant de la conclusion des contrats de transport sur plusieurs tronçons à un taux fixe, devraient prendre sur eux les risques de changement de taux dans les frais de transport ou éventuellement même les risques de perte sur change. Ce système représente la formule actuelle des transports combinés.

Mais l'inconvénient de ce système réside dans le fait qu'en prenant

sur lui le risque du coût du transport¹, ce qui dans la pratique semble assez rare actuellement, le commissionnaire-expéditeur est évidemment obligé de faire payer ses services de manière suffisamment substantielle pour ne pas courir de trop grands risques avec les compagnies de transport ayant leur siège outre-mer. Or, avec la *contraction des prix de l'économie de paix*, les intermédiaires entre producteurs et consommateurs tendent à disparaître et cette tendance constitue l'un des principaux facteurs de l'introduction des connaissements directs (titres de transports combinés) parmi les titres de transport. En effet, des accords entre compagnies de transports maritimes et terrestres peuvent permettre l'établissement d'un seul titre de transport et d'un tarif pour le transport combiné complet, supprimant du même coup la fonction essentielle du commissionnaire-expéditeur quant au risque de variation du coût du transport. A cela s'ajoute la disparition de la fâcheuse interruption dans la chaîne des responsabilités des transporteurs, interruption occasionnée aux ports de transbordement par le passage de la marchandise, par exemple du chemin de fer au bateau, ou vice-versa. Le transitaire — dont la fonction consiste à recevoir la marchandise de l'un des transporteurs, pour la remettre à l'autre — devrait être uniquement mandataire du chargeur et truchement indispensable en l'absence d'une coordination des transports combinés. Mais pratiquement il perd l'esprit de sa fonction de mandataire du chargeur et demeure — ce qu'il est d'ailleurs dans la plupart des cas — l'agent d'une ou de plusieurs compagnies de transport. C'est d'ailleurs cette double représentation par le transitaire, du transporteur, d'une part, et de l'usager, d'autre part, qui contribue à aggraver l'interruption de la chaîne des responsabilités, au grand dam de la défense des intérêts des propriétaires et assureurs des marchandises. En résumé, les transporteurs qui, en vertu de leur fonction gagnent sur le fret, peuvent se charger du transbordement à bien meilleur marché que le transitaire qui doit en vivre.

De ce qui précède, on comprend le peu d'enthousiasme des transitaires pour l'introduction des connaissements directs. Mais il y a lieu de préciser que cette corporation, dont l'activité doit viser à la *défense des intérêts des chargeurs*, serait mal venue de manifester ouvertement son opposition à une idée utile à ces derniers. Aussi son opposition se fait-elle sentir de préférence dans les cénacles de transporteurs dont les débats ne sont pas publics, comme ce fut le cas par exemple lors d'une North Atlantic Freight Conference, dans laquelle les armateurs réunis décidèrent, pour faire plaisir aux transitaires, de ne pas mettre les connaissements directs (titres de transports combinés) au bénéfice d'un rabais de 10 % sur les taux, rabais octroyé par contre aux connaissements ordinaires, limités aux transports maritimes :

¹ Il peut toutefois diminuer ce risque en devenant mandataire du transporteur.

Avantages d'une coordination.

Le titre de transport combiné présente en revanche de nombreux avantages, parmi lesquels il y a lieu de citer en tout premier lieu le caractère de *titre représentatif de marchandises* selon notre Code des obligations, tout comme le titre de transport maritime. Grâce à ce caractère de papier-valeur négociable, on élimine le premier inconvénient consécutif à la plus longue durée des transports intercontinentaux, due très souvent au long séjour dans le port d'embarquement, dans l'attente d'un bateau, ou de « dockers » problématiques.

Cette négociabilité du titre donne la possibilité au propriétaire de la marchandise, de la vendre ou de la mettre en gage à n'importe quel moment en cours de transport et non plus seulement pendant le transport maritime. Il en résulte que l'immobilisation des capitaux investis dans la marchandise ne représente plus des risques aussi considérables qu'actuellement, puisqu'en cas de nécessité, les dits *capitaux peuvent être facilement réalisés*, soit totalement, soit partiellement.

Dans cet ordre d'idée, le titre de transport combiné offre également une *sécurité au destinataire*, lorsque ce dernier a déjà payé la marchandise au départ. En effet, il est ainsi à l'abri de toute intervention de l'expéditeur sur la marchandise en cours de route, car si divers titres sont émis pour chaque tronçon (dans l'hypothèse où il y en aurait plusieurs), seul le dernier titre maritime étant négociable par le destinataire dans le système actuel, l'expéditeur de mauvaise foi peut encore retenir la cargaison dans un port de transbordement. Or, si nous citons ce cas, c'est qu'un commissionnaire-expéditeur de notre connaissance a eu la désagréable surprise de se trouver ainsi entre deux feux, c'est-à-dire entre l'expéditeur et le destinataire, les ordres ayant été contradictoires.

Un quatrième avantage important réside dans le fait qu'à l'instar du bénéficiaire d'une lettre de voiture internationale, le bénéficiaire d'un titre de transport combiné doit pouvoir exercer son *recours* contre le premier ou le dernier transporteur indifféremment, quitte à celui-ci, de recourir contre le voiturier ou l'armateur coupable.

En ce qui concerne plus particulièrement les armateurs, la doctrine de droit maritime admet que le fait pour un armateur de participer à une chaîne de transporteurs, c'est-à-dire de conclure des accords en vue de l'organisation de transports combinés, doit assurer à sa ou ses lignes, un *nouvel apport de fret*.

Enfin, l'*unité de prix* et l'*unité de document* constituent les avantages fondamentaux de l'opération, par rapport à la multiplication des frais et à la multiplication des documents.

Le tableau récapitulatif des avantages techniques est donc le suivant :

- 1) négociabilité du titre ;
- 2) capitaux réalisables ;
- 3) sécurité du destinataire ;
- 4) meilleures garanties en cas de recours ;
- 5) apport de fret ;
- 6) unité de prix ;
- 7) unité de document.

En conséquence, un pays comme le nôtre, dont le commerce avec les pays d'outre-mer représente le 35 % de son commerce extérieur total, a un *intérêt certain* à se préoccuper de la coordination internationale des transports combinés. Il a même intérêt à *prendre l'initiative* dans le mouvement qui semble se concrétiser ces dernières années.

C'est donc dans l'idée de contribuer modestement à l'extension d'une formule juridique de transport, à notre avis utile à l'économie du pays, que nous avons entrepris la présente étude.

CHAPITRE II

LE CONTRAT DE TRANSPORT COMBINÉ

1. NOTION

Le contrat de transport combiné est une institution de droit que la jurisprudence et la doctrine se refusèrent à reconnaître lors de son apparition dans la pratique commerciale. Le fait est cependant que, malgré une certaine opposition des tribunaux à l'origine, cet important instrument du trafic moderne s'implanta, malgré le silence des législations nationales¹. Cette lacune est, à la vérité, fort explicable, en raison des formes et des aspects extraordinairement variés que peuvent revêtir les transports combinés, aspects que nous examinerons par la suite et qu'il est très malaisé d'englober dans une définition. Toutefois, contrairement à la plupart des auteurs qui mettent l'accent sur la pluralité des transporteurs, nous partageons plutôt l'avis de H. J. Weibgen, selon lequel l'utilisation successive de divers moyens de transport constitue l'élément important des transports combinés. En effet, une compagnie privée américaine de chemin de fer, exploitant une ligne maritime, émettra un titre de transport combiné, et non pas *une* lettre de voiture ou *un* connaissement maritime.

Selon l'analyse de Weibgen, à laquelle nous donnons notre approbation, le contrat de transport combiné peut être défini de la manière suivante : « Contrat par lequel l'entrepreneur de transport s'oblige à faire exécuter l'acheminement d'une marchandise, à l'aide de divers moyens de transport, utilisés successivement, contre paiement du fret unique convenu ».

La mention du fret unique peut très bien y figurer, puisqu'il constitue le mobile originel qui conduit au transport combiné. Il y aurait lieu toutefois, à notre avis, d'y ajouter l'obligation pour l'entrepreneur de transport, d'émettre un titre de transport unique et négociable. A défaut de ces deux mentions, on pourrait en effet se contenter du contrat de transit, de la commission de transport ou même de simples tarifs communs entre Compagnies de transport.

¹ Sauf aux U.S.A. dans le Transportation Act de 1920 et dans la loi maritime hollandaise de 1923. La loi maritime suisse de 1953 y fait allusion (*art. 113, alinéa 3*).

2. EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

La définition du contrat de transport combiné que nous venons de donner implique pour les parties intéressées, divers devoirs et obligations. Ceux-ci peuvent évidemment varier selon l'aspect et la forme du contrat, aussi n'en donnerons-nous ici qu'une énumération succincte et de caractère général.

Le transporteur principal, c'est-à-dire, celui qui s'est obligé comme partie au contrat de transport combiné en émettant le connaissance direct, doit tout d'abord transporter la marchandise sur le parcours desservi par ses propres véhicules (CO 440). Il doit, s'il est le premier transporteur de la chaîne, réceptionner la marchandise du chargeur et faire d'éventuelles réserves en cas d'insuffisance d'emballage (CO 442). La marchandise doit ensuite être remise au transporteur subséquent — qui peut être aussi bien un armateur, qu'un acconier, un camionneur, un entrepositaire ou une compagnie de chemin de fer — et une convention ou un contrat de transport doit donc être conclu avec ce dernier. Que le transporteur principal soit responsable pour tout le transport (selon CO 449) ou seulement du soin avec lequel il a choisi le transporteur secondaire et donné ses instructions (mandat CO 399) — ce qui peut se produire s'il spécifie qu'il n'agit qu'en qualité de commissionnaire pour les transports qui ne sont pas effectués par ses propres véhicules — ce choix est fonction de la rapidité du transport, de la qualité des véhicules mis à disposition et du matériel de levage, du crédit de l'établissement et, bien entendu, des conditions de transport. Ici, comme le disent fort justement Weibgen (p. 30) et Pappenheim (III, p. 79), le transporteur principal est obligé de répondre de la disponibilité des moyens de transport prévus pour les tronçons secondaires. Ensuite, dès que la réexpédition est faite, il y a lieu d'aviser le chargeur du moyen de transport utilisé, ainsi que du chemin que suivra la marchandise. Les ordres reçus du chargeur quant au traitement à donner à celle-ci doivent être transmis exactement aux transporteurs secondaires, de même que tous les papiers d'accompagnement nécessaires. Enfin, le transporteur principal doit obtenir de chacun des transporteurs secondaires un titre de transport afin de pouvoir, soit exercer lui-même le recours pour les dommages survenus (CO 449) contre le transporteur responsable, soit remettre la documentation nécessaire au destinataire, établie en son nom ou endossée en sa faveur, afin que ce dernier puisse faire valoir directement ses droits (CO 399).

Quant au chargeur, son obligation essentielle consiste à payer le fret global prévu pour le transport combiné, soit au départ, soit à la livraison de la marchandise. A part cela, il doit indiquer exactement l'adresse du destinataire et le lieu de la livraison, le nombre, le mode d'emballage, le poids

et le contenu des colis, le délai de livraison et la voie à suivre pour le transport, ainsi que la valeur des objets de prix (CO 441). De plus, il doit veiller à ce que l'emballage corresponde aux difficultés et à la longueur du voyage envisagé (CO 442).

3. FRET GLOBAL

Légalement, le fret peut très bien n'être payé qu'à destination. En pratique cependant, surtout depuis le dernier conflit mondial, le paiement à l'avance est de règle et les connaissements portent en général la mention « Freight prepaid » (fret payé à l'avance). En ce qui concerne plus particulièrement les transports combinés dans lesquels tout aléa sur le fret pourrait conduire à de graves contestations entre transporteurs, on considère que le fret est dû en tout état de cause, même lorsque le paiement est convenu à destination. Dans ce cas, le connaissement direct porte un grand timbre « Fret acquis même en cas de sinistre » ou « Due to be paid, ship lost or not lost ». En ce qui concerne le droit suisse, l'article 451 CO protège le salaire du voiturier en lui confirmant son droit de rétention sur la marchandise jusqu'à complet règlement « des réclamations dont la marchandise est grevée »¹. Inversement, pour les envois à destination de l'Amérique du Nord, c'est le destinataire qui réclame la possibilité de retenir le fret ou une partie de celui-ci, pour faire valoir efficacement ses droits pour perte ou avaries sur la marchandise. Il compense alors sa réclamation avec le droit au fret de l'armateur. D'ordinaire, avec un contrat de transport maritime cela ne présente aucun inconvénient. De même lorsque c'est le transporteur principal qui encaisse le fret global convenu.

Mais les difficultés commencent lorsque c'est un transporteur secondaire qui doit réclamer le fret global au destinataire, après avoir lui-même déjà réglé leurs parts de fret aux autres transporteurs secondaires et au transporteur principal. La question se pose en effet, de savoir si juridiquement le transporteur encaisseur a un droit au fret sur tout le transport combiné ou si son droit se limite au fret relatif à son propre parcours.

Nous partageons l'avis de Schilling¹ et Weibgen² selon lequel le fret global forme un tout, déterminé par contrat. Lorsqu'un transporteur secondaire est chargé de l'encaissement, pour des raisons pratiques il garde sa part de fret et remet le reste au transporteur principal ; le fait qu'il avance le cas échéant à ce dernier sa part de fret ne modifie en rien l'effet juridique. D'autre part, les transporteurs ont un intérêt commercial évident à ne pas

¹ SCHILLING, p. 70.

² *Op. cit.*, p. 55.

divulguer leur part respective au fret global ; l'intention des parties est donc bien de ne stipuler qu'un fret unique et indivisible pouvant être, sauf clause contraire, compensé à destination pour perte ou avarie.

4. APPLICATIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT COMBINÉ

Comme nous l'avons relevé au début de ce chapitre, la variété des formes que peuvent revêtir les transports combinés est l'une des difficultés auxquelles se heurte le législateur. La forme la plus simple est représentée par les « transports maritimes successifs » impliquant, pour que la marchandise arrive au port de destination, le transbordement sur un bateau appartenant à un autre armateur. S'il y avait transbordement sur un navire appartenant au même armateur, il n'y aurait pas « transports successifs » puisque le connaissement donne à l'armateur la faculté de transbordement¹ et que, de ce fait, il n'y a qu'un contrat de transport unique, avec emploi de deux navires. Mais les choses se compliquent lorsqu'il s'agit de « transports mixtes », c'est-à-dire de transports successifs par terre et par mer, par air et par mer, bref, toutes les combinaisons possibles entre les moyens de transport que nous avons énumérés au chapitre I. Or, chacun d'eux est soumis à une législation nationale, se référant elle-même en général à un accord international, d'où difficultés particulièrement graves, que le Comité maritime international — fondé en Belgique en 1897 et auteur de nombreuses Conventions internationales — s'est attaché à résoudre depuis la Conférence de Copenhague de 1913, en recherchant l'uniformité législative.

Mais la diversité ne se manifeste pas seulement dans les combinaisons de moyens de transport. L'établissement du titre de transport combiné présente, lui aussi, de nombreuses variantes. Dans certains cas, un seul transporteur est émetteur et signataire du connaissement direct, par lequel il engage également les autres transporteurs sur la base d'un arrangement particulier, ou bien tous les transporteurs signent le connaissement direct, ou encore, cas le plus fréquent, un agent commun signe pour tous les transporteurs participants (ce que les Allemands appellent le « connaissement direct commun »). Dans d'autres cas enfin, aucun titre n'est établi.

A. Transports successifs ferroviaires

Chaque moyen de transport donne lieu dans son propre cadre à un premier problème qu'il s'agit de résoudre. C'est celui des « transports successifs » internationaux, c'est-à-dire du transport d'une marchandise

¹ RIPERT, II, p. 1003.

par plusieurs voituriers successifs, par exemple plusieurs compagnies de chemin de fer ou plusieurs armateurs de nationalité différente. La solution la meilleure et la plus précise a été donnée, en ce qui concerne les chemins de fer, par la Convention internationale du 1^{er} janvier 1893, révisée le 23 novembre 1933 et le 25 octobre 1952, concernant le transport des marchandises par chemins de fer. Elle avait pour but de faciliter le trafic ferroviaire direct à travers plusieurs pays et c'est à G. de Seigneux, avocat à Genève, et H. Christ, Dr en droit, avocat à Bâle, que revient le mérite d'avoir eu, les premiers, l'idée d'une telle Convention. Il adressèrent en juin 1874 à l'Assemblée fédérale suisse une pétition pour demander que le Conseil fédéral soit chargé « de provoquer la réunion d'une conférence internationale, destinée à régler, si possible, au moins certaines parties de la législation sur les transports internationaux par voie ferrée ». C'est donc cette pétition qui est à l'origine de tout le droit international des transports européens et il nous paraît tout à fait indiqué d'en citer ici l'exorde :

Aujourd'hui le plus grand obstacle apporté en transit international provient de la variété des règlements et lois qui régissent le transport par voie ferrée.

La marchandise, dans son parcours de Francfort à Marseille, est soumise au moins à quatre législations et règlements différents.

L'expéditeur, le destinataire et le commissionnaire intermédiaire, ne savent comment concilier ces divergences, et sont exposés à des recours en garantie, sans espoir d'être garantis eux-mêmes.

La législation qui règle les transports sur le territoire de l'empire allemand est en complète contradiction avec les principes qui régissent les chemins de fer français.

Dans ces circonstances...

Ces termes ne justifient-ils pas pleinement la présence, dans notre étude, des quelques lignes que nous allons consacrer à la solution apportée par la C.I.M. aux problèmes qui se posaient aux initiateurs, problèmes identiques à ceux auxquels doivent faire face actuellement le commerce et l'industrie, aux prises avec les transports combinés, à cela près cependant, que l'on avait à faire à un seul moyen de transport, alors que l'on cherche maintenant une certaine unité juridique applicable à tous les moyens de transport. Certains y voient un obstacle insurmontable par le fait que les armateurs et tous les tenants du droit maritime en général ont été, sont et seront toujours particularistes (conséquence du goût de l'aventure maritime !) et ne céderont pas volontiers une parcelle de leur indépendance quasi légendaire, ou l'une ou l'autre de leurs célèbres « clauses de non-responsabilité ». Nous concédons volontiers que les difficultés sont grandes et que la solution sera laborieuse, mais il est vraisemblable que les initiateurs de la C.I.M. devaient trouver tout aussi difficile de concilier les législations

françaises et allemandes, forgées par des traditions différentes, qu'il l'est pour nous de tenter un rapprochement ou une soudure entre les législations maritimes et terrestres. Mais depuis lors, les progrès ont été si rapides dans l'ordre international, que l'étude de problèmes de plus en plus complexes peut être abordée sans crainte de paraître utopique.

Le but de la C.I.M. est donc de faciliter le trafic ferroviaire direct à travers plusieurs pays, c'est-à-dire plus particulièrement de lever les difficultés inhérentes au morcellement de l'Europe. Le texte de la V^e Conférence de revision qui siégea à Berne en octobre 1952 et en avril 1953, en vue de la revision des Conventions internationales du 23 novembre 1933, a été ratifié par les pays suivants : Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Liban, Liechtenstein, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie et Yougoslavie. Par rapport à la liste des Etats signataires de 1933, on remarque la disparition de la Sarre, de Dantzig, de l'Estonie, de la Lettonie, de la Lithuanie et de l'Allemagne. Ce dernier en effet n'a pas pu comme tel discuter et ratifier les nouvelles Conventions en raison de sa division et de l'occupation. Aussi s'est-on préoccupé de donner une solution à ce problème dans le Protocole additionnel du 11 avril 1953 qui prévoit que « Les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 23 novembre 1933 sont appliquées, peuvent notifier au Gouvernement suisse qu'ils ont adopté, par voie de législation interne, les dispositions des Conventions de 1952 et qu'ils les appliqueront suivant les règles de leur constitution ».

Examinons rapidement les solutions données aux trois problèmes essentiels suivants : Responsabilité des chemins de fer, actions contre les chemins de fer, recours des chemins de fer entre eux.

a) *Responsabilité des chemins de fer.*

Selon l'article 1, paragraphe 1, la Convention s'applique « à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants ». D'autre part, selon l'article 5, le chemin de fer ayant une obligation de transporter, il s'ensuit que les chemins de fer participant à un transport international constituent une « collectivité juridique » qui engendre *leur responsabilité collective*¹. Le chemin de fer expéditeur, de

¹ De NANASSY, Béla. *Le droit international des transports par chemins de fer*. Berne 1946, p. 448.

même que tout chemin de fer subséquent, assume toutes les obligations résultant du contrat de transport, l'article 26, paragraphe 1 et 2 étant ainsi conçu :

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent...

b) *Actions contre les chemins de fer.*

En ce qui concerne l'indemnité due pour perte totale ou partielle, pour dommages à la marchandise ou pour livraison tardive, l'action peut être exercée, selon article 43, paragraphe 3, contre

- 1) le chemin de fer expéditeur,
- 2) le chemin de fer destinataire,
- ou
- 3) celui sur le réseau duquel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le demandeur a le choix entre les dits chemins de fer ; mais une fois l'action intentée, le droit d'option est éteint. Selon la doctrine actuelle¹, cette extinction ne se produit que si le défendeur a la « légitimation passive » c'est-à-dire selon la doctrine : fait pour le défendeur de remplir toutes les conditions requises pour pouvoir être valablement attaqué par une action déterminée).

c) *Recours des chemins de fer entre eux.*

Le chemin de fer qui a dû payer une indemnité pour perte ou avarie en vertu de la C.I.M., dispose d'un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, selon les dispositions de l'article 48 ainsi conçues :

- a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable ;
- b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c) ;
- c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

¹ De NANASSY, Béla. *Le droit international des transports par chemins de fer*. Berne 1946, p. 665.

La règle fondamentale applicable en cette matière est donc que chaque chemin de fer répond du dommage qu'il a causé. Lorsque le responsable est inconnu, l'usager n'en est pas pour autant sacrifié, grâce à la répartition prévue sous c), qui constitue en même temps un encouragement à un sérieux contrôle de la marchandise, par les transporteurs successifs.

Un autre point qui intéresse également la présente étude, c'est celui de la *négociabilité* du document de transport au sujet de laquelle les participants aux diverses conférences de revision de la C.I.M. furent très partagés. L'article 6, paragraphe 6 prévoit en effet :

... Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées.

Cette question qui figurait à l'ordre du jour de la IV^e conférence de revision à Rome en 1933, et qui jusque-là avait fait l'objet d'une interdiction formelle, a été résolue par un compromis au paragraphe 4 de l'article 59, constituant une clause d'autorisation en vertu de laquelle, dans ce domaine, non seulement les Etats mais encore les chemins de fer sont en droit d'adopter le régime qui leur convient le mieux,

- 1) quant aux transports avec document de transport négociable,
- 2) quant aux transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture.

Un projet de Convention fut élaboré à l'époque et signé par l'Italie, la Bulgarie et la Hongrie. Mais la ratification n'ayant été obtenue que de deux Etats, ce nombre trop restreint rendit sa mise en vigueur impossible jusqu'ici. Il ne nous paraît guère vraisemblable qu'elle le soit jamais, en raison de l'accélération des transports européens, dont la rapidité a réduit considérablement la durée du transport au cours duquel le propriétaire de la marchandise peut éprouver le besoin de la vendre ou de la donner en nantissement. Notons cependant que sur la base de cette disposition, un accord sur une lettre de voiture négociable fut conclu entre l'Autriche, la Bulgarie, Danzig, l'Esthonie, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Pologne, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie¹. De plus, d'après le Règlement des chemins de fer soviétiques, on peut établir une lettre de voiture « au porteur » du duplicata et aux Etats-Unis, le « Pomerene Act » permet depuis le 1^{er} janvier 1917 l'établissement d'un connaissance par les compagnies de chemin de fer, connaissance qui a le même caractère que le connaissance maritime.

¹ *Zeitschrift für Ausländisches & Internationales Privatrecht*, Heft 4, 1936. Algot BAGGE, p. 466, Der Durchfrachtverkehr.

B. *Transports successifs aériens*

Ceux-ci sont définis et réglés par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Varsovie le 12 octobre 1929, dite communément Convention de Varsovie, et ratifiée par les pays suivants : Allemagne, Brésil, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suisse et Yougoslavie. Elle reçut également l'adhésion du Liechtenstein et du Mexique.

Elle définit ainsi, au troisième alinéa de son article premier, les transports successifs :

Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Les transports successifs aériens sont donc à considérer comme un transport unique, ce qui entraîne une responsabilité solidaire du premier et du dernier transporteur, ainsi que du transporteur sur le parcours duquel s'est produit le fait générateur de l'action. L'article 30, alinéa 3 est ainsi conçu :

S'il s'agit de... marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

D'autre part, les dispositions relatives à la lettre de transport aérien correspondent à celles de la Convention de Berne, avec cette importante différence cependant que l'article 8, lettre f), permet l'utilisation de lettres de transport aérien « à ordre » ou « au porteur », c'est-à-dire d'un document de transport négociable, qui n'est cependant jamais entré dans les usages jusqu'ici.

C. *Transports successifs maritimes*

Les principaux accords internationaux de droit maritime, relatifs au connaissement et à la limitation de la responsabilité de l'armateur, ne font aucune mention du trafic combiné ou successif. On ignore même dans quelle mesure les Règles de La Haye sur les connaissements, reprises et contenues dans la Convention de Bruxelles, s'y appliquent. Elles ne prévoient rien en effet au sujet du droit d'action du destinataire contre un autre trans-

porteur que l'émetteur du connaissance. Cette question mériterait d'autant plus d'être éclaircie, que la responsabilité des émetteurs de toute une série de connaissances accessoires, étudiés surtout par la doctrine allemande (Anschlusskonnossement, Subkonnossement, lokales, speziellen Konnossement), est actuellement tout à fait dans l'ombre. Or il est bien évident que, pour être utile à l'usager, le connaissance direct doit faire l'objet d'une certaine uniformité quant à la responsabilité des transporteurs successifs, au contenu des papiers d'accompagnement et à leur force probatoire, ainsi qu'à la possibilité, pour le destinataire, d'exercer facilement son recours.

Comme nous l'avons vu au début de notre chapitre II, les législations nationales en général, et maritimes en particulier, ne traitent généralement pas de cette question. En revanche, la loi maritime hollandaise de 1923, entrée en vigueur en 1927, possède une réglementation des transports combinés en son article 517¹. Celui-ci prévoit que : le voiturier qui a pris en charge une marchandise pour une destination vers laquelle il n'entretient pas lui-même un service de transport — également lorsqu'une partie du transport n'a pas lieu par mer — est responsable comme voiturier pour tout le transport, conformément au droit applicable à chaque partie du transport. Mais si le contrat de transport ou le connaissance direct prévoit que chaque transporteur n'est responsable que pour son propre parcours, celui-ci doit veiller à ce que les parcours subséquents s'effectuent selon les conditions du contrat ou du connaissance. On obtient dans ce cas une certaine uniformité de la responsabilité. Le voiturier doit également veiller à ce que les pièces probatoires nécessaires soient remises à la personne compétente ou au destinataire.

En ce qui concerne les législations nordiques, elles prévoient simplement dans leur préambule qu'une matière de nature aussi internationale ne peut trouver une réglementation satisfaisante que dans un accord international². Elles se bornent donc à indiquer qu'en ce qui concerne les transports internationaux, on appliquera autant que faire se peut, pour les connaissances directs, ce qui est prévu pour les connaissances ordinaires.

Depuis les conférences de Paris, en 1911, et de Copenhague, en 1913, le Comité maritime international s'est occupé des problèmes relatifs aux transports successifs maritimes ou aux transports combinés. Déjà dans un avant-projet de coordination du contrat de transport international, à Londres en 1911, il y avait un article sur les transports combinés, qui fut repris en 1914 dans l'avant-projet modifié de la Commission de Londres sous l'article 50 et qui est ainsi conçu (trad. libre) : Si des marchandises

¹ WEIBGEN, p. 116.

² Algot BAGGE, *Zeitschrift*, p. 468.

sont transportées avec un connaissance direct, chaque transporteur ne répond que des dommages survenus à la marchandise sur son propre parcours. Le destinataire est cependant libre de rendre responsable à son choix le transporteur principal ou le dernier transporteur. Les pertes en fret ou les dépenses par suite de perte ou avarie de la marchandise seront partagées entre les transporteurs, au prorata du fret revenant à chacun des transporteurs.

A cet article, l'Association allemande pour le Droit maritime international proposa d'ajouter la disposition non obligatoire suivante :

Le porteur d'un connaissance direct a, sur la base de celui-ci, un droit à la livraison contre le dernier transporteur. Celui-ci ne peut pas, vis-à-vis de lui, arguer de la perte ou des avaries pendant un parcours antérieur du transport combiné.

Cette proposition, soumise à la Conférence de Copenhague fut combattue énergiquement, surtout par les représentants des armateurs anglais, puis, la guerre ayant éclaté, les pourparlers furent interrompus. Il en fut de nouveau question après l'armistice et, comme préparation à la Conférence de Gênes en 1925, chaque pays participant reçut un questionnaire où l'on demandait, entre autres, si l'article 50 devait être conservé. Les principales réponses furent en substance les suivantes :

L'Allemagne et l'Italie se déclarèrent en principe d'accord, l'Allemagne étant même disposée à abandonner sa proposition de disposition non obligatoire.

La Suède, la Norvège, le Danemark et la Belgique furent pour le maintien du statu quo, chaque transporteur ne répondant que de son parcours.

Pour sa part, la France estima prématurée une réglementation légale des transports combinés. Une étude approfondie préalable serait nécessaire.

De leur côté, l'Amérique et l'Angleterre furent d'avis qu'une telle réglementation était impraticable actuellement.

Enfin la Hollande s'en référa à sa propre législation.

Par la suite, de nombreuses commissions et résolutions de la Société des Nations traitèrent de la question, sans apporter toutefois de solution¹.

Depuis la fin de la dernière guerre mondiale, c'est la Chambre de Commerce internationale qui a repris la question, en la soumettant à l'étude d'un Comité international, présidé par M. Algot Bagge, conseiller à la Cour suprême de Suède. Ce Comité a élaboré un Avant-Projet de Convention internationale sur le contrat de transport combiné de marchandises. Cet avant-projet a suscité un vif intérêt de la part d'organisations telles que : l'Office central de Berne, l'Union internationale des chemins de fer, l'International Air Transport Association, le Comité maritime international — qui évoqua une fois de plus la question au cours de sa Conférence d'Ams-

¹ WEIBGEN, p. 112.

terdam, en septembre 1949, laquelle vota à l'unanimité son renvoi pour étude à une commission ad hoc. Le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies a, par une résolution du 15 décembre 1949, prié la Chambre de Commerce internationale de poursuivre ses travaux et de lui en communiquer les résultats. Depuis lors c'est l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui a repris énergiquement la question en mains, grâce au dynamisme de son directeur, M. Raphaël Cottier, qui est devenu l'âme du mouvement.

Quant à la pratique commerciale, elle a cherché à se tirer d'affaire par ses propres moyens, sans toutefois arriver à une solution satisfaisante pour le destinataire. Par exemple : le dernier transporteur émet un connaissance « local » (c'est-à-dire relatif uniquement à son propre parcours), et le destinataire peut l'obtenir chez le représentant du premier transporteur à destination, en échange de son connaissance direct, et réclamer ainsi livraison de la marchandise par le dernier transporteur. Mais si ce dernier a étendu les clauses de non-responsabilité, par rapport à ce qui était prévu au connaissance direct, ou si le connaissance local contenait des réserves pour dommage ou défauts de la marchandise constatés avant la prise en charge par le bateau du dernier transporteur, alors que ces réserves n'étaient pas formulées par le premier transporteur, la position du destinataire vis-à-vis du dernier transporteur devient incertaine puisqu'il a dû se dessaisir du connaissance direct, fondement de ses droits contre le premier transporteur. Un autre moyen offrant de meilleures garanties au destinataire, consiste à faire livrer la marchandise au destinataire par le dernier transporteur, qui doit veiller à ce que les droits et obligations découlant du connaissance direct soient respectés. A défaut d'un représentant, c'est le dernier transporteur qui en exerce la fonction. Mais dans ce cas, les droits du destinataire ne sont efficacement protégés que si le premier transporteur ne décline pas toute responsabilité pour les transports subséquents, ce qui est malheureusement presque toujours le cas.

Comme on le voit, il est indispensable que des principes uniformes régissent les transports combinés en général, et les transports successifs maritimes en particulier, si l'on veut obtenir une protection efficace du destinataire d'une part, et éviter, d'autre part, que persiste l'idée que se font certains de leur responsabilité¹ et que résumait la boutade d'un juge à la Cour de l'Amirauté anglaise qui parlant de la situation des armateurs avant la Convention de Bruxelles leur faisait dire : « vous me paierez le fret et me remettrez votre marchandise, quant à moi je vous la rendrai... si je veux ».

¹ Guy de VALON, *Les clauses de non-responsabilité dans la navigation maritime et la navigation aérienne*. Paris 1927, p. 42.

D. *Transports combinés mixtes*

C'est ici que se fait le plus cruellement sentir l'absence de toute coordination législative ou contractuelle pour les divers moyens de transport utilisés dans les transports combinés. Le problème est cependant évoqué dans les Conventions de Berne et de Varsovie et nous allons examiner rapidement de quelle manière.

I. *La C.I.M. et les transports combinés.*

Le transport combiné quasi naturel pour les transports par chemins de fer, c'est celui qui lie ces derniers au camion pour la dernière étape du transport, c'est-à-dire la livraison de la marchandise à destination. La C.I.M. a donc dû tracer les limites de cette livraison et elle prévoit à l'article 16 paragraphe 1 que « le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, contre décharge, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise... ». Toutefois, si les lois et règlements intérieurs prescrivent au chemin de fer destinataire de remettre par ses propres employés certaines marchandises au domicile du destinataire ou de les y faire amener par une entreprise de camionnage concessionnaire, la livraison n'est réputée accomplie qu'au moment de cette remise¹. Au sens de l'article 16, paragraphe 2, ces lois et règlements intérieurs sont également applicables aux transports effectués sur la base de la C.I.M.

Une fois tranché le problème de la livraison, examinons les transports combinés proprement dits qui font l'objet de l'article 2 de la C.I.M. et que l'on peut diviser en deux catégories : ceux qui sont soumis à la C.I.M. et ceux qui ne le sont pas.

a) *Transports combinés soumis à la C.I.M.*

Ces transports sont régis par les paragraphes 1 à 3 du susdit article et sont limités aux transports combinés des chemins de fer avec des lignes régulières de services automobiles ou de navigation (fluviale ou maritime). Ces lignes ne peuvent être inscrites sur la liste établie et tenue à jour par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, à Berne, que si elles répondent à trois conditions :

- 1) elles doivent être régulières ;
- 2) elles doivent compléter des parcours par voie ferrée et servir à effectuer des transports internationaux ;
- 3) les transports internationaux par ces lignes doivent s'effectuer sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste².

¹ De NANASSY, Béla, *Le droit international des transports par chemins de fer*. Berne 1946, p. 291, ou édition 1955.

² *Ibid.*, p. 14.

En ce qui concerne les règles de responsabilité établies par la C.I.M. à laquelle sont intégralement soumis ces transports, règles que nous avons vues sous section 4 ci-dessus, il n'est pas loisible d'y déroger. De ce fait, et vu la rigidité de ces règles, seuls des parcours maritimes à courte distance peuvent entrer en ligne de compte, étant donné qu'en raison de la gravité des risques de l'aventure maritime sur les parcours intercontinentaux, le régime de responsabilité appliqué aux armateurs a toujours eu tendance à leur être favorable.

b) Transports combinés non soumis à la C. I. M.

C'est le paragraphe 4 de l'article 2 qui traite de cette question et qui constitue l'une des principales innovations de la revision de 1933. Il est ainsi conçu :

Pour les transports internationaux empruntant à la fois des Chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au paragraphe 1 ci-dessus, les Chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

On remarque immédiatement qu'avec ce nouveau paragraphe, la C.I.M. laisse toute latitude au chemin de fer d'appliquer un autre régime juridique que le sien, aux transports combinés ; alors que les conventions de Varsovie et de Bruxelles concernant respectivement les transports aériens et les transports maritimes obligent strictement les compagnies de transport aérien et de navigation maritime, à n'appliquer *que* le régime juridique établi par ces conventions. De plus, la C.I.M. autorise expressément les chemins de fer à utiliser pour les transports combinés un autre titre de transport, que celui qu'elle prévoit ; alors qu'au contraire les compagnies de transports aériens ne peuvent employer que la lettre de transport aérien prévue par la Convention de Varsovie et les compagnies de navigation maritime, que le *connaissance* prescrit par la Convention de Bruxelles. En conséquence, en cas de combinaison de transport du chemin de fer avec l'un ou l'autre de ces moyens de transport, le titre de transport combiné ne pourra être qu'une lettre de transport aérien ou un *connaissance* maritime.

On peut donc considérer comme regrettable que le régime juridique qui donne incontestablement le plus satisfaction aux usagers soit ainsi éliminé par le manque de souplesse des deux Conventions en question. Le moyen le meilleur d'aboutir à un régime de droit uniforme serait évidemment de soumettre les trois Conventions à une revision fondamentale. Comme le dit B. de Nanassy « la conférence de revision de Rome n'a fait

qu'un pas, le seul qui lui était possible. Celui-ci doit toutefois être considéré comme un simple début dans l'acheminement vers la solution de ce problème d'une importance capitale pour l'évolution du trafic moderne »¹.

Avant toutefois d'en terminer avec la C.I.M., il y a lieu de noter et de souligner que la *responsabilité collective* des transporteurs n'est possible que s'ils offrent toutes garanties de sérieux, d'expérience et de solvabilité. La question était relativement facile à résoudre pour les chemins de fer, dont la plupart des grandes lignes sont directement ou indirectement la propriété de l'Etat, ce qui n'est pas toujours le cas des autres moyens de transport. Il est donc bien clair qu'un régime juridique commun, ayant pour conséquence la solidarité des transporteurs, peut avoir de graves conséquences si certains de ceux-ci ne présentent pas des garanties financières privées suffisantes, ou tout au moins ne bénéficient pas de la garantie de l'Etat. C'est en effet l'objection majeure des armateurs, comme nous avons pu nous en persuader au Comité central des armateurs, à Paris, les forts étant peu enclins à payer pour les faibles, ce qui est bien compréhensible. Nous sommes cependant d'avis que, tout comme les transports internationaux visés par la C.I.M., les transports combinés internationaux intéressent essentiellement les grandes lignes du trafic intercontinental, qui sont un luxe peu à la portée d'entreprises privées économiquement plus petites. Le plus souvent, l'Etat est appelé à subventionner ces lignes pour des raisons stratégiques, d'économie nationale ou de prestige de sorte que, s'il y a encore vingt ou trente ans, un certain libéralisme économique était encore de mise, force nous est de reconnaître aujourd'hui que pratiquement le « dirigisme » est roi et que, notamment en matière de transports, l'Etat est de plus en plus appelé à intervenir financièrement, le matériel moderne nécessitant d'énormes investissements. Il résulte à notre avis de ce nouvel état de fait que, malgré les très nombreux désavantages qu'il présente, il doit au moins quant au problème qui nous intéresse, faciliter la garantie des lignes terrestres, maritimes et aériennes, soumises à un futur régime juridique uniforme.

II. La Convention de Varsovie et les transports combinés.

Cette Convention comporte un chapitre IV intitulé : « Dispositions relatives aux transports combinés », dont l'unique article portant le numéro 31 est ainsi conçu :

Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

¹ *Op. cit.*, p. 20.

Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

En conséquence, dans tous les Etats signataires de cette Convention, aucun transport aérien faisant partie d'un transport combiné ne peut être soumis à d'autres conditions de transport que celles de la Convention, d'où graves complications lorsqu'on ne peut déterminer quel est le transporteur responsable d'un dommage. Dans leur teneur actuelle, ces dispositions *ne permettent donc pas* au transporteur, comme l'article 2, paragraphe 4 de la C.I.M., d'appliquer un régime juridique unifié à tout le transport. Par contre, la Convention de Varsovie autorise le titre de transport négociable.

III. *Accord pour le trafic des marchandises en service combiné par voie ferrée et par voie aérienne.*

Cet Accord, patronné par l'Union Internationale des Chemins de fer, qui devrait intervenir entre compagnies de transport¹, contient en annexe des conditions générales de transport pour le trafic marchandises air-fer. Là également, on pose le principe selon lequel chaque transporteur répond du dommage qu'il a causé. S'il n'est pas possible de déterminer si le dommage s'est produit sur le parcours ferroviaire ou aérien, la paragraphe 6 de l'article 19 prévoit que « la responsabilité est régie exclusivement par les prescriptions valables pour le transport aérien ». C'est donc en fin de compte l'usager qui est sacrifié, puisqu'il perd le bénéfice de la responsabilité objective dite « causale » prévue par la C.I.M.². La Convention de Varsovie (article 20) et l'Accord susmentionné prévoient en effet que « les transporteurs ne sont pas responsables s'ils prouvent qu'eux-mêmes et leurs préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre », c'est-à-dire qu'ils ont agi avec la diligence dictée par les circonstances (responsabilité subjective).

Il résulte de ce qui précède, que la solution de continuité dans la chaîne des responsabilités a disparu, mais que simultanément l'une de ces responsabilités s'est sensiblement décolorée, de telle sorte que l'usager perd l'avantage de la responsabilité causale sur le parcours ferroviaire. Pour des raisons d'ordre pratique, il ne semble guère possible de mettre tous les transporteurs d'accord sans leur appliquer à tous les règles de la responsabilité la plus restreinte. C'est sans doute à ce prix, que la responsabilité collective et l'uniformité législative pourront être atteintes.

¹ Nous avons examiné la 4^e éd. du 1^{er} janvier 1947.

² NANASSY, p. 460.

En ce qui concerne les transports combinés internationaux air-fer par des entreprises suisses, une convention fut signée le 27 mars 1928¹ entre la S. A. « Balair » (actuellement Swissair), au nom des sociétés de navigation aérienne concessionnées en Suisse et les C.F.F. Elle avait précisément pour but d'instituer un service direct air-fer pour le transport des marchandises par colis exprès (exclusivement), et elle se trouve encore en vigueur. Le chemin de fer y agit en qualité de mandataire de la compagnie aérienne, laquelle répond seule de l'exécution du contrat de transport. Un nouveau contrat entre les C.F.F. et la Swissair est toutefois en préparation, toujours concernant le trafic international des colis-express, et le chemin de fer y figurera alors comme partie co-contractante du contrat de transport. Notons qu'il répondrait d'après le *droit ferroviaire* des dommages survenus sur ses lignes et pourrait être actionné directement, si les conditions requises sont remplies. Le recours des transporteurs entre eux serait réglé par les prescriptions du *droit ferroviaire*. Nul doute que cette formule ne favorise l'essor de ces transports.

IV. Projets de Conventions.

Nous nous devons évidemment de signaler tout d'abord celui de la Chambre de Commerce Internationale intitulé : Avant-Projet de Convention Internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises, que nous avons déjà évoqué à la page 29 sous Transports successifs maritimes. Nous aurons l'occasion de l'examiner beaucoup plus en détail par la suite.

Si la complexité de l'objet ne permet pas d'en espérer une application à brève échéance, en revanche il est vraisemblable que les projets de convention relatifs au contrat de transport international des marchandises par la route, d'une part, et par les voies navigables intérieures, d'autre part, pourront voir le jour plus rapidement. En effet, le projet de convention relatif aux transports routiers a été élaboré par un Comité triparti convoqué par l'Institut international pour l'unification du droit privé, par l'Union internationale des transports routiers et par la Chambre de Commerce internationale. Il a été soumis à l'examen du Groupe de travail chargé des questions juridiques au Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, à l'Office européen des Nations Unies. Quant aux transports par voies navigables intérieures, l'Institut international pour l'unification du droit privé, à Rome, a créé un comité chargé d'étudier et d'élaborer un avant-projet de convention internationale, dont le texte a été arrêté à Rome en octobre 1953. Il est actuellement soumis à l'étude

¹ Dr G. HARTMANN, *Bulletin des CFF*, 1942, p. 183.

d'un Comité de rédaction. Il va sans dire que tous les intéressés aux transports combinés suivent de près les débats, afin d'éviter que soit introduite dans ces conventions naissantes, la clause obligatoire de la Convention de Varsovie qui étend les effets de celle-ci à tous les transports aériens, y compris ceux faisant partie de transports combinés.

Telle est, dans ses grandes lignes, la situation actuelle des transports combinés internationaux. Nous allons examiner dans les titres suivants le mécanisme juridique du connaissance direct dans sa forme actuelle et dans celle qu'il devrait avoir pour être véritablement un instrument utile au commerce international.

TITRE II

NOTIONS GÉNÉRALES SUR LE CONNAISSEMENT

CHAPITRE PREMIER

ORIGINE ET NATURE

L'origine de la navigation remonte à la plus haute antiquité. Dès que le besoin se fit sentir d'obtenir des matières premières et que l'on put offrir en échange, soit d'autres matières premières, soit des produits fabriqués, la navigation maritime devint rapidement l'un des principaux moyens de transport et de distribution à longue distance. N'estime-t-on pas actuellement, que les trois quarts des marchandises transportées voyagent par mer !

Les Romains qui pratiquèrent un commerce maritime assez actif, surtout en raison du ravitaillement nécessaire à leurs armées, se bornèrent à adopter quelques règles maritimes en usage parmi les navigateurs de l'Orient, notamment ceux de l'île de Rhodes, qui sont à l'origine de cette institution typique du droit maritime qu'est l'avarie commune. Le droit romain n'a donc pas fourni de règles formelles et sa technique n'a guère influencé la formation du droit maritime.

Jusqu'au XV^e siècle, tous les transports semblent se faire avec les marchands à bord du navire, accompagnant leurs marchandises et ne payant pas de passage pour leur propre personne. Mais déjà à partir du XIII^e siècle, on constate la présence à bord de certains vaisseaux d'un personnage semi-officiel, assermenté, qui tenait un compte des marchandises chargées. Par la suite, le chargeur obtint qu'on lui remette un double de la liste des marchandises chargées. Il envoyait cette pièce au destinataire, afin que ce dernier soit à même de réclamer la cargaison. Enfin, l'évolution se poursuivit et l'armateur lui-même ou le capitaine, en tant que son représentant, signèrent

ce document¹. Ainsi naquit le principe du « connaissance »² moderne : Le capitaine « reconnaît » avoir reçu des marchandises à bord.

Au cours d'un développement lent, mais constant, le connaissance qui n'était qu'un simple reçu, devint un titre représentatif de marchandises. Puis petit à petit, les modalités du contrat de transport figurèrent également sur le connaissance, qui constitue le plus souvent dans la pratique la seule preuve écrite du contrat de transport de marchandises isolées.

On chercherait en vain une définition du connaissance dans la Convention de Bruxelles relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissance, qui définit certains mots qu'elle utilise, comme : transporteur, marchandises, navires, etc., ne se prononce pas sur le mot connaissance. Le Code de commerce français se contente de préciser à l'article 222, que « le connaissance est une reconnaissance écrite des marchandises reçues par le capitaine ».

En revanche, la Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse de 1953 donne à l'article 112 l'excellente définition suivante : « Le connaissance est un titre constatant à la fois la réception à bord d'un navire, par le transporteur, de marchandises déterminées que le chargeur lui confie et l'obligation, pour le transporteur, de transporter ces marchandises et de les délivrer, au lieu de destination, au porteur légitime du titre. »

La loi précise de plus à l'article 116 que « les exemplaires originaux du connaissance sont des titres représentatifs de marchandises au sens de l'article 925 du Code civil suisse. Ils donnent droit à la livraison de la marchandise ». Le caractère possessoire du connaissance se trouve ainsi consacré par la loi.

¹ *Précis Ripert*, p. 201.

² En anglais : Bill of Lading (B/L) ; en allemand : Konnossement ; en italien : Polizza di carico ; en espagnol : conocimiento.

CHAPITRE II

FORMES ET FONCTIONS

Seule la forme écrite est prescrite. Le connaissement est donc toujours un document, mais ses dimensions peuvent varier du modeste billet au placard d'un demi-mètre, au gré de la fantaisie des armateurs.

Au recto, sous la raison sociale de l'armateur, figurent l'accusé de réception de la marchandise, la promesse de livrer, les caractéristiques des colis, ainsi que les clauses importantes, avec renvoi au verso, où sont imprimées en général les conditions du transport ou, tout au moins, les clauses d'exonération de responsabilité du transporteur. Rappelons que c'est surtout par cette reproduction des modalités du contrat de transport et, plus précisément, surtout en l'absence d'un autre document, que le connaissement sert de preuve au contrat, dans l'affrètement particulier.

Notons également que la plupart des connaissements sont établis en anglais ou en deux langues, dont l'anglais, qui semble avoir été admis tacitement comme langue maritime internationale, ceci incontestablement en raison de la prépondérance maritime des puissances anglo-saxonnes depuis le XVII^e siècle. L'armateur n'admet que sa formule de connaissement, laquelle est à disposition soit chez lui, soit chez ses agents. De sorte que, en fait, comme le connaissement est le plus souvent l'unique preuve du contrat, on se trouve en présence d'un contrat d'adhésion.

La Convention de Bruxelles prévoit, d'autre part, en son article 3, n^o 4 qu'un connaissement portant les mentions énumérées au même article 3, n^o 3 « vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites... ». La loi et l'usage imposent un certain nombre d'énonciations que doit contenir le connaissement. Elles peuvent être groupées de la façon suivante ¹ :

1. *Les parties intéressées.*

Le nom du chargeur figure toujours dans le connaissement, celui de la firme de l'armateur ou le nom du capitaine également. Quant au destinataire, si son nom est indiqué, il s'agit d'un connaissement « nominatif ».

¹ Cf. RIPERT, t. II, p. 396 et article 99 de la Loi fédérale sur la navigation maritime.

Si son nom n'est pas indiqué : il s'agit d'un connaissance « au porteur ». La forme la plus usitée est cependant celle du connaissance « à ordre », parce qu'il combine transmissibilité et sécurité, grâce au mécanisme des *endossements*.

2. *Les marchandises.*

L'identification de la cargaison nécessite des indications précises et exactes sur la nature, le volume, le poids, la quantité des marchandises transportées, leurs marques et leurs numéros.

C'est ici que se présente le premier aspect des fameuses clauses de non-responsabilité. L'armateur en effet, cherche en général à introduire des réserves qui détruisent la portée de la reconnaissance délivrée au chargeur. Ces réserves s'appellent : clauses « poids inconnus », « que dit être », etc., par lesquelles le transporteur enlève la plus grande partie de la valeur du titre qu'il fournit contre lui-même.

On notera sans doute avec intérêt ici, que la preuve de quantité donnée par le connaissance, après cent ans de présence purement formelle, a reçu de nouveau quelque force matérielle dans les pays qui ont admis les principes de la Convention de Bruxelles, à partir de 1924. Du point de vue du chargeur, il s'agit d'un progrès important car, en fait, c'est la plus lourde charge que la dite Convention ait imposée aux armateurs. Ces derniers ont cependant encore deux petites portes de sortie à leur disposition. La Convention de Bruxelles prévoit en effet, d'une part, que le transporteur « ne sera pas tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissance, des marques, un nombre, une quantité ou un poids... qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier » (article 3, n° 3 c)) et, d'autre part, que le chargeur, « indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitude sur »... les marques, le nombre, la quantité et le poids tels qu'ils sont fournis par lui » (article 3, n° 5). Mais il n'en reste pas moins vrai que la Convention de Bruxelles rend très difficile, voire même impossible à l'armateur, de se libérer de sa responsabilité pour la quantité¹.

Relevons également à titre de curiosité, que le connaissance du « Swiss War Transport Office » au cours de la dernière guerre, comportait au recto une clause ainsi conçue : « ... contents, nature, quality, weight, marks, numbers and value *unknown* ». Rien à dire en ce qui concerne le contenu, la nature et la qualité de la marchandise dont le transporteur n'avait pas à répondre. Quant à la valeur, pour autant qu'il n'y ait pas de

¹ HÄSLI, paragraphe 63.

valeur déclarée, l'armateur n'avait pas à s'en préoccuper. En revanche, en ce qui concerne le poids, les marques et nombres de la marchandise, il faut reconnaître que depuis l'Arrêté du Conseil fédéral concernant la navigation maritime sous pavillon suisse, c'est-à-dire depuis le 9 avril 1941, la formule du « Swiss War Transport Office » était en contradiction avec le droit maritime suisse.

3. *Voyage et navire.*

Ces deux mentions permettent de déterminer le transport qui constitue l'objet du contrat. Le voyage est indiqué par le lieu de départ et celui de la destination. Là également l'armateur place en général quelques clauses, qui lui donnent le droit de dévier de la route, de rétrograder pour quelque cause que ce soit, de débarquer dans un autre port que le port de destination en cas de force majeure, etc. Quant au navire, il est indiqué par son nom et par toutes les caractéristiques nécessaires à son identification. Mais ici encore, après le nom du navire, on ajoute « ou par tout autre », ou encore « par les deux suivants », ou « par l'un des suivants ». De plus, on réserve au capitaine le droit de transborder la marchandise en tout temps. La conséquence en est que l'on enlève ainsi toute importance à la désignation du navire.

C'est sur ce point que l'on distingue les connaissements « embarqués », des connaissements « reçus pour embarquement », la mention du navire faisant défaut à ces derniers. Nous les examinerons plus en détail par la suite, car la seconde catégorie constitue à notre avis une importante étape vers le connaissement direct.

4. *Les conditions du transport.*

L'indication essentielle est évidemment celle du montant du fret (prix du transport des marchandises par mer) bien qu'à la rigueur, elle puisse être suppléée par l'application des tarifs de la compagnie ou du cours moyen. Le connaissement, seul rédigé et devenu la loi du transport, doit également contenir toutes les clauses applicables, tant générales que particulières. Parmi les plus importantes, nous trouvons bien entendu les fameuses clauses de non-responsabilité par lesquelles l'armateur échappe à sa responsabilité non seulement pour les événements de force majeure, mais encore pour faits et fautes de ses préposés, et même pour les fautes qui leur sont personnelles.

Il nous paraît utile de consacrer ici quelques lignes aux clauses de non-responsabilité et à l'évolution de la situation *en France*, ces clauses étant incontestablement pour une bonne part dans le peu d'enthousiasme

manifesté dans les cercles d'armateurs, pour le connaissance direct. En effet, il est vraisemblable que certaines d'entre elles devraient être sacrifiées sur l'autel de l'uniformité législative et les armateurs sont d'autant moins enclins à faire des concessions, qu'en réalité ces clauses de non-responsabilité n'ont fait leur apparition que depuis le début du XIX^e siècle et n'ont trouvé qu'à la fin de celui-ci, leur consécration par la jurisprudence.

En vertu du droit commun, le transporteur ne peut échapper à sa responsabilité que s'il prouve que le sinistre provient d'une cause qui lui est étrangère, c'est-à-dire la force majeure, le vice propre de la chose ou la faute du chargeur. On imagine donc la position exceptionnelle que se sont acquise les armateurs parmi la gent des transporteurs.

Première phase : Lors de l'apparition des clauses de non-responsabilité, les tribunaux furent quelque peu surpris. Les Codes de commerce n'offraient, en dehors des principes généraux du droit, aucune solution permettant de trancher la question de la validité de ces nouvelles venues. Aussi s'en remit-on au principe selon lequel : nul ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de ses faits. L'ordre public ne permet pas qu'une personne puisse s'assurer à l'avance l'impunité par convention ; il veut, au contraire, que tout contractant soit *stimulé* ou *contenu* par le sentiment de sa propre responsabilité.

Si donc on ne peut stipuler qu'on ne répondra pas de ses propres fautes, l'employeur ne peut pas davantage s'exonérer des dommages causés par ses commis, préposés ou employés. En effet, on admet qu'en choisissant sans soin son personnel et en le surveillant mal, l'employeur commet ainsi une faute qui engage sa responsabilité personnelle. De plus, la question est également d'ordre public, car l'irresponsabilité de l'employeur endort sa vigilance, encourage son incurie et multiplie les accidents, au grand détriment de l'intérêt général.

La première réaction des tribunaux consista, en conséquence à déclarer les clauses de non-responsabilité *immorales* et *illicites*.

Deuxième phase : Mais à une époque où les aléas étaient encore considérables dans les transports maritimes, ce système rigide finit par être considéré comme trop sévère et, à l'aide d'une subtilité juridique, on y apporta quelque assouplissement. Alors qu'en droit commun la présomption de faute pèse sur le transporteur, on considéra qu'en définitive la clause de non-responsabilité ne fait que déplacer le fardeau de la preuve. De sorte que pour rendre les armateurs responsables, chargeurs ou destinataires durent prouver de manière positive que les dommages étaient la conséquence d'une *faute précise et déterminée de la Compagnie de navigation* ou de ses subordonnés.

Troisième phase : Mais les armateurs ne se tinrent pas pour satisfaits et c'est alors que s'ouvrit un débat, auquel la Cour de cassation (France) donna, à partir de 1878¹ et non sans hésitation, une conclusion en leur faveur : reconnaissant la validité des clauses de non-responsabilité, sauf preuve de dol. Cette prise de position s'explique davantage à notre avis, par des raisons d'intérêt national que par le choix entre deux théories juridiques, dont les tenants s'affrontèrent durement pendant tout le début de ce siècle et n'ont pas encore désarmé à l'heure actuelle.

Ont été en présence les champions des armateurs, d'une part, et ceux des chargeurs, d'autre part, augmentés par la suite de tous les intéressés au commerce international, à savoir les porteurs, acheteurs de documents, les consignataires, les banquiers et les assureurs maritimes.

Les armateurs ont été puissamment représentés en doctrine notamment par les professeurs Georges Ripert, Lyon-Caen et Renault, Danjon, de Courcy qui soutinrent victorieusement la validité complète des clauses de non-responsabilité. Quant à la résistance, elle se cristallisa autour de la Cour d'appel de Bordeaux, et plus particulièrement de la personnalité du professeur Bonnet, dont l'influence se fit fortement sentir, tant à Bordeaux qu'à Marseille et Montpellier.

Nous n'avons ni la prétention de nous immiscer dans un débat encore chaud, ni celle de faire ici un exposé complet des thèses en présence, qui ont déjà permis la publication de nombreux ouvrages, passionnants et passionnés. Nous nous bornerons donc à faire un tableau sommaire des arguments juridiques en faveur de la validité des clauses d'exonération, les arguments contraires s'inspirant toujours des considérants de la première phase.

1. Les jurisconsultes romains reconnaissaient la stipulation de l'irresponsabilité pour fautes non intentionnelles².
2. En matière de louage d'ouvrage ordinaire, l'entrepreneur de travaux hasardeux peut dégager sa responsabilité. Pourquoi dans le contrat de transport, qui n'est qu'une variété de louage d'ouvrage, l'entrepreneur de transport maritime ne pourrait-il pas faire de même ? Cet argument se fonde évidemment sur l'idée séculaire que « l'aventure maritime » comporte des risques et des hasards beaucoup plus graves que le commun des transports terrestres.
3. D'après le Code civil, les parties peuvent librement fixer à l'avance, par une clause pénale, le montant des dommages-intérêts dus pour

¹ *Précis Ripert*, n° 408.

² BOSMANS, p. 29.

inexécution d'un contrat. La possibilité de réduire ces dommages-intérêts à une somme dérisoire permet de conclure à la possibilité de réduire simultanément, voire d'anéantir la responsabilité.

4. L'assurance s'étant substituée à la responsabilité, rien n'empêche celui qui couvre sa responsabilité envers les chargeurs et destinataires en rejetant les conséquences de celle-ci sur une compagnie d'assurance, d'écarter d'avance cette même responsabilité par une convention de non-responsabilité passée directement avec les chargeurs eux-mêmes.
5. L'assurance de la responsabilité pour fautes personnelles ou fautes des préposés n'étant contraire ni aux mœurs, ni à l'ordre public, il n'y a pas de raisons que les clauses d'exonération le soient.
6. Le contrat de transport maritime n'est pas un contrat d'adhésion, dont les conditions sont imposées par le contractant le plus puissant. Aucun armateur n'a de monopole comparable à celui des compagnies de chemin de fer. Les chargeurs cherchent avant tout le fret le plus réduit et lui sacrifient volontairement la question de la responsabilité, l'assurance étant une garantie suffisante. En conséquence, la liberté contractuelle est parfaitement respectée.

Il ne faut toutefois pas perdre de vue que le débat doctrinal et jurisprudentiel français que nous venons d'évoquer s'ouvrit alors que le Code de commerce était seul applicable pour la recherche de la solution du problème. Bien que la Convention de Bruxelles ait enlevé au différend passablement de sa virulence, les arguments que nous avons énumérés inspirent encore actuellement les armateurs dans les discussions auxquelles ils prennent part et nous serons donc appelés à les évoquer encore par la suite, et à en examiner la valeur.

Par ailleurs, on pourrait penser que depuis la Convention de Bruxelles, c'est-à-dire depuis 1924, les clauses d'irresponsabilité ont en partie disparu des connaissements. Malheureusement il n'en a rien été, étant donné que la Convention n'a pas été ratifiée ou admise par tous les pays intéressés à la navigation maritime ¹. En conséquence, ces clauses sont réputées non

¹ *Etats signataires* : Allemagne, Belgique, Chili, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Japon, Pologne, Roumanie, Yougoslavie.

Etats ayant ratifié : Allemagne, Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Pologne, Roumanie.

Etats adhérents : Colonies, protectorats et territoires sous mandat britannique, y compris l'Ascension, Sainte-Hélène et Sarawak, Danemark, Finlande, Monaco, Norvège, Portugal, Suède.

Etat s'étant borné à une «receptio juris» : Suisse (avant le 28 novembre 1954).

écrites quand l'avarie est soumise à l'application de la Convention de Bruxelles, sinon elles reprennent leur empire¹.

5. *Signatures.*

La signature principale est traditionnellement celle du capitaine. Mais actuellement en pratique, les connaissements sont le plus souvent signés par l'armateur ou l'un de ses agents, qui se charge de l'établir. En pareil cas le connaissement est le plus souvent signé par ordre ou pour le compte du capitaine. Quoi qu'il en soit, et de toute évidence, cette signature est indispensable à la validité du document.

6.

Quant à la signature du chargeur, son absence limite la valeur du connaissement à celle d'un reçu des marchandises. Dans les législations qui s'inspirent du Code de commerce français, cette absence produit deux conséquences : Tout d'abord le connaissement n'est pas régulier, il ne fait pas foi à l'égard des tiers et des assureurs. Ensuite, il ne sert pas de preuve pour le contrat, car rien ne prouve l'acceptation par le chargeur des clauses portées au connaissement. On voit d'ici l'importance de cette deuxième conséquence pour les chargeurs qui n'ont pas signé le connaissement et auxquels les clauses d'irresponsabilité ne sont pas opposables (jurisprudence française). On ne sera donc pas étonné de voir dans tous les connaissements français un espace réservé pour la signature du chargeur, alors que très souvent il n'en est pas question dans les formules anglo-saxonnes.

7. *Emission et dates.*

Le connaissement doit non seulement porter mention de la date et du lieu de son émission, mais encore de la date de la livraison des marchandises et de celle de leur chargement à bord, si ces dates diffèrent. Toutefois, dans plusieurs législations, un système de présomptions légales rend suffisante la seule date d'émission².

La pluralité des exemplaires qui est indispensable pour des raisons d'ordre pratique, le chargeur et le capitaine devant chacun en conserver au moins un, présente d'assez graves inconvénients quant à la circulation du titre. Les législations nationales ou l'usage cherchent à y remédier cepen-

¹ Voir à ce sujet pp. 79 et suivantes.

² A. R. WERNER, *Fiches juridiques suisses*, n° 1030, p. 10.

dant, en fixant le nombre des exemplaires, en les numérotant ou encore en identifiant chacun d'eux par une mention appropriée.

Fonctions.

Le connaissement remplit plusieurs fonctions que l'on peut grouper de la manière suivante ¹ :

1. *Fonction probatoire.*

Le connaissement sert de preuve du chargement, de preuve du contrat d'affrètement et de preuve des droits et obligations réciproques des parties.

2. *Fonction instrumentale.*

A la livraison de la marchandise, le connaissement est l'instrument de la possession légitime de la chose transportée. Il a la valeur d'un titre représentatif de la chose transportée, tant que celle-ci est en route et n'est pas disponible.

3. *Fonction commerciale.*

Le connaissement a une valeur d'échange distincte de la marchandise qu'il représente. Cette valeur d'échange suppose sa circulation. Alors que le connaissement nominatif en est privé, les connaissements à ordre et au porteur bénéficient de toutes les facultés qui en découlent.

On doit admettre que ce qui a fait du connaissement l'un des plus importants documents utilisés dans le commerce, c'est son *caractère de papier-valeur*, qui permet la réalisation immédiate de la marchandise. En effet, dès qu'il est en possession du connaissement, le vendeur peut en principe obtenir de sa banque un crédit documentaire et éviter ainsi la pénurie d'argent liquide. De son côté, la banque peut de cette façon étendre son champ d'activité aux opérations de crédit sur marchandises en provenance ou à destination de pays d'outre-mer. Quant à l'acheteur — par exemple dans l'achat « F.O.B. » — dès que la marchandise a quitté les mains du vendeur, il peut la revendre ou la mettre en gage à l'aide du connaissement, que l'on peut maintenant lui envoyer par avion.

¹ A. R. WERNER, *Fiches juridiques suisses*, n° 1030, p. 11.

Vu ce qui précède, on ne s'étonnera donc pas de la primauté qu'exerce le connaissement sur le commerce maritime, et l'on ne s'étonnera pas non plus des efforts des cercles d'affaires intéressés, pour étendre la validité de ce précieux document au commerce international maritime et terrestre ou plus exactement, aux transports combinés.

Enfin, les Règles de La Haye, dont la Convention de Bruxelles de 1924 constitue la rédaction définitive, imposent donc au transporteur un minimum d'obligations ¹ :

- 1) exercer avant le voyage une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ;
- 2) procéder avec soin au chargement, au transport et au déchargement de marchandises ;
- 3) délivrer un connaissement devant porter certaines mentions.

En contre-partie, elles établissent un maximum d'exonération :

- 1) pour les pertes résultant de l'innavigabilité du navire ;
- 2) pour les pertes et dommages résultant d'un nombre de cas limitativement énumérés (périls de mer, force majeure...) ;
- 3) elles fixent la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire à la somme de 100 £ or par colis ou unité.

On aurait pu croire que cette notion de 100 £ or, concrète et fondamentale pour la responsabilité, ne donnerait pas lieu à de fantaisistes interprétations dans les divers Etats intéressés. Hélas, là également il n'en a rien été et, par exemple, les armateurs de la zone sterling ignorèrent la clause or et ne calculèrent les indemnités que sur la base de 100 £ papier. Cependant, le 1^{er} août 1950, un accord est intervenu entre armateurs et assureurs anglais, les premiers s'engageant à prendre dorénavant comme base 200 £ papier, et les seconds renonçant à réclamer l'application de la clause or (en 1950 = 310 £ papier). On sera sans doute intéressé de voir ci-dessous quelle est actuellement dans la pratique, la responsabilité des armateurs dans les divers pays qui ont incorporé les Règles de La Haye dans leur législation intérieure ² :

¹ BOSMANS, p. 35.

² Rapport Helmsendorfer, Président du « Committee for Recoveries from Carriers », à l'Union internationale d'assurance maritime, Congrès de Scheveningen, septembre 1954.

RESPONSABILITÉ DES ARMATEURS

Tableau comparatif entre les limites de responsabilité par unité ou colis fixées à l'origine et celles pratiquées actuellement (les pays sont indiqués dans l'ordre décroissant de leurs limites actuelles).

A. *Pays appliquant la Convention de Bruxelles de 1924 (ou dans lesquels les Règles de La Haye se retrouvent dans la loi).*

	I Limites originales de responsabilité Fr. suisses de 1936 *	II Limites actuelles de responsabilité Fr. suisses de 1936 *	III Colonne II comparée en % à la colonne I
a) <i>Base originale 100 £ or</i>			
1. Grande-Bretagne	3550	2440	69%
2. Inde	3550	2440	69%
3. Portugal	3550	1895	54%
4. Belgique	3550	1525	43%
5. Suède	3550	1510	43%
6. Italie	3550	1400	40%
7. Danemark	3550	1135	32%
8. Norvège	3550	1100	31%
b) <i>Autres bases</i>			
1. Canada	2185	2200	101%
2. U.S.A.	2185	2150	98%
3. Allemagne	2175	1300	60%
4. France	1625	1240	76%
5. Finlande	3050	1140	37%

B. *Pays n'appliquant pas la Convention de Bruxelles*

		Limites de responsabilité en 1930 Fr. suisses de 1936 *	Limites actuelles de responsabilité Fr. suisses de 1936 *
1. Hollande	1775	690	39%
2. Japon	1775	ou { 1220 2150	69% 121%

A part le fait que la plupart des nations maritimes ont ignoré l'existence de la « clause or » prévue à l'article 9 de la Convention de Bruxelles, il y lieu d'ajouter que la dépréciation considérable de beaucoup de devises par rapport à l'or, pendant et depuis la guerre, a fait surgir de nombreux et difficiles problèmes. L'existence de ces problèmes ne devrait toutefois pas

* Fr. suisses après la dévaluation de 1936 (c'est-à-dire même parité qu'aujourd'hui, correspondant approximativement à Fr.s. 1,— = USA \$— 233, parité légale —.2032258 grammes d'or fin).

justifier la quasi irresponsabilité des transporteurs dont la monnaie nationale est faible, ce qui est notamment le cas en Argentine, au Panama, en Espagne et en Turquie.

Mais la limitation de la responsabilité n'est malheureusement pas le seul cas dans lequel l'incorporation des Règles de La Haye ne s'est pas faite de manière identique par les nations maritimes qui les ont adoptées. En effet, alors que l'article 3, paragraphe 6, alinéa 4 de la Convention de Bruxelles prévoit que l'instance judiciaire doit être introduite dans le délai d'un an après la livraison des marchandises ou à compter du jour où les marchandises auraient dû être livrées, les connaissements des armateurs argentins prévoient que les réclamations sont prescrites trois mois après l'arrivée du navire et même, les armateurs italiens prévoient dans leurs connaissements qu'aucune réclamation n'est recevable si un décompte complet n'est pas soumis dans les 14 jours après le déchargement complet du navire. Aux Pays-Bas, qui n'ont pas ratifié la Convention de Bruxelles, les tribunaux ont admis un délai de prescription de six mois. Par contre en Grande-Bretagne, l'accord du 1^{er} août 1950 cité plus haut a porté à deux ans le délai de prescription en question, à condition que la réclamation ait été présentée dans l'année. Cette concession des armateurs britanniques a sans doute servi de compensation à l'abandon de la clause or par les assureurs.

Pour conclure nos deux chapitres relatifs aux notions générales sur le connaissement, chapitres au cours desquels il a été abondamment question de l'irresponsabilité des armateurs, nous ne saurions mieux faire que reproduire ici en partie, l'appréciation du professeur Ripert ¹ sur la Loi du 9 avril 1936, par laquelle la France a autorisé la ratification de la Convention de Bruxelles : Le véritable inconvénient de la pratique des clauses d'irresponsabilité « c'est que dans le transport maritime, l'armateur, qui a la garde de la marchandise, n'est pas intéressé à exercer une garde vigilante, parce qu'il n'est jamais responsable. Il y a des améliorations à réaliser. *Les marchandises sont débarquées parfois sans que personne se soucie de leur conservation, ce qui s'explique parce que personne n'est responsable, sauf les assureurs, qui n'ont pas le moyen de surveiller le transport des marchandises. Il y a un intérêt évident à ce que la responsabilité pèse sur celui qui a la surveillance, et c'est en cela que la loi nouvelle vaut mieux que les règles du Code de commerce, modifiées par le contrat passé entre les parties* ».

¹ *Précis*, p. 271.

CHAPITRE III

VARIÉTÉS DE CONNAISSEMENTS

(en fonction de l'embarquement)

1. LE CONNAISSEMENT EMBARQUÉ (Shipped Bill of Lading)

C'est la formule classique du connaissance, telle qu'elle s'est développée alors que seul le transport maritime était pris en considération. Le « connaissance embarqué » n'est délivré au chargeur par le capitaine ou l'agent du transporteur qu'à partir du moment où la marchandise se trouve à bord du bateau. La Convention de Bruxelles prévoit en son article 3, paragraphe 7 que « le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissance libellé « Embarqué ». Ce qui revient à dire qu'un « connaissance reçu pour embarquement » complété du nom du navire et de la mention, par exemple « goods actually on board » équivaut à un « connaissance embarqué ».

L'usage veut, en matière de crédit documentaire, que le connaissance « Embarqué » soit considéré comme un connaissance régulier. La chose s'explique aisément en raison de la fréquence dans le commerce maritime international, des ventes C.I.F. (cost, insurance, freight) port de destination ou F.O.B. (free on board) port de départ, ventes dans lesquelles en raison des crédits bancaires il est nécessaire que le document témoigne effectivement de l'embarquement vis-à-vis de l'acheteur ou de la banque qui finance l'opération. Dans la pratique, l'impression domine selon laquelle la mise à bord de la marchandise constitue livraison du vendeur à l'acheteur et entraîne le passage des risques. En conséquence, lorsqu'un acheteur accepte un connaissance « Reçu pour embarquement », le vendeur se trouve pratiquement souvent dispensé d'embarquer préalablement la marchandise et l'acheteur prend les risques à sa charge dès la remise de la marchandise au transporteur ou à son agent.

En ce qui concerne les avantages et les inconvénients du connaissance « Embarqué », ils se répartissent de la manière suivante ¹ :

Avantages.

Le plus important est incontestablement sa force probatoire. Elle est considérable en effet à un double point de vue. D'une part, le bénéficiaire est certain de l'embarquement effectif de la marchandise sur un navire donné et, d'autre part, il en connaît la date exacte. Cette certitude donne au porteur du connaissance une grande sécurité et c'est la raison pour laquelle le connaissance « Embarqué » est le type préféré des banquiers. La marchandise peut être facilement localisée, ce qui diminue les inconnues dans l'opération bancaire, de même que les aléas.

Inconvénients.

Les dimensions toujours plus grandes des bateaux obligent l'armateur à établir une masse de connaissances à la fois après embarquement. De plus il ne peut charger que sur le bateau désigné, alors qu'il préférerait avoir le choix. D'autre part, le chargeur n'a aucun titre en main, jusqu'à ce que la marchandise soit embarquée. D'où retards dans la réalisation de celle-ci, perte d'intérêts et de temps. La marchandise risque même d'arriver à destination avant le connaissance. Enfin, le destinataire a intérêt à ce que le connaissance arrive le plus vite possible, car il pourra le négocier à son tour. Une marchandise flottante peut en effet changer de mains plusieurs fois, grâce aux caractéristiques de titre représentatif de marchandises du connaissance.

En conclusion, les inconvénients susmentionnés constituent en quelque sorte le sacrifice des parties intéressées sur l'autel de la sécurité. A cela s'ajoute que l'émission d'un connaissance « Embarqué » ne s'avère pas toujours possible.

2. LE CONNAISSEMENT REÇU POUR EMBARQUEMENT (Bill of Lading received for shipment)

C'est, en temps de paix, le connaissance suisse par excellence ². Il prouve que les marchandises ont été prises en charge par l'armateur en vue du transport. Le chargement à bord d'un bateau n'a donc pas encore eu lieu au moment de l'émission du titre.

¹ HÄSLI, p. 136.

² HÄSLI, p. 136 (90 % des connaissances) et Message du Conseil fédéral du 22 février 1952, article 99, p. 56.

Cette formule était inconnue des codes de commerce, qui supposaient le connaissement toujours délivré par le capitaine. L'époque moderne le vit se développer pour deux raisons majeures¹. Tout d'abord, dans certains commerces, l'expéditeur tient à envoyer le connaissement avant d'avoir chargé. Ensuite, la pratique des transports par services réguliers a, d'une part, réduit considérablement le temps d'escale et, d'autre part, amené le chargeur à se soucier beaucoup moins de savoir quel bateau sera affecté au transport de ses marchandises. De plus, en ce qui concerne l'armateur, celui-ci a la possibilité d'exiger le paiement immédiat du fret², c'est-à-dire dès que le chargeur a déposé ses marchandises sur le quai ou dans les docks du transporteur.

L'équivalence juridique des connaissements « Embarqués » et « Reçu pour embarquement » est admise de plus en plus, tant par des accords stipulés entre armateurs, que par les banques et par les conventions internationales en matière de transports maritimes et de crédits documentaires. C'est le cas des « Règles et usages uniformes afférents aux crédits documentaires » approuvés par le Congrès de la Chambre de Commerce internationale à Vienne (1933), qui autorisa les banques à accepter pour le compte des clients, sauf avis contraire, le connaissement « Reçu pour embarquement », « De port », ou « De dépôt ». Le Congrès de Lisbonne de 1951 y ajouta le Connaissement direct, pour autant qu'il soit émis par l'armateur.

En général, les connaissements maritimes émis en Suisse par les agences de compagnies de navigation sont des connaissements « Reçu pour embarquement », qui indiquent cependant le plus souvent le nom du navire sur lequel sera chargée la marchandise. Ces agences sont pour la plupart simultanément commissionnaires-expéditeurs et la remise du titre sert de reçu des marchandises pour le compte de l'armateur, sans préjudice bien entendu de l'établissement d'une lettre de voiture pour le transport par chemin de fer entre la Suisse et le port de départ. En l'absence d'une lettre de voiture, il s'agirait d'un connaissement direct et c'est là que surgit la distinction essentielle entre les deux types de connaissement.

C'est au fond en partant du connaissement « Reçu pour embarquement » que l'on est arrivé, dans l'évolution des transports internationaux, à la formule du connaissement « Direct ». La chose ressort de manière frappante dans les divers titres utilisés aux Etats-Unis pour l'exportation du coton, titres qui sont les suivants selon les circonstances³ :

¹ RIPERT, *Précis*, p. 203.

² RIPERT, t. II, p. 399.

³ RIPERT, t. II, p. 407.

- 1) Le connaissance « De port » (Port Bill of Lading), quand le navire est déjà arrivé au port de charge.
- 2) Le connaissance « De dépôt » (Custody Bill of Lading), quand le navire est attendu.
- 3) Le connaissance « Direct » (Through Bill of Lading), quand la marchandise est remise à une compagnie de chemins de fer.

D'autre part, comme nous l'avons signalé précédemment, la Convention de Bruxelles a prévu la possibilité de transformer, pour des raisons commerciales, le connaissance « Reçu pour embarquement » en connaissance « Embarqué », soit par la substitution d'un nouveau document au premier, soit par l'annotation du premier document complété par l'indication du nom du navire et de la date de l'embarquement.

Nous ne partageons toutefois pas l'avis de Faesch ¹, selon lequel la possibilité de transformation prévue par la Convention de Bruxelles permettrait de conclure que le connaissance « Reçu pour embarquement » est, dans tous les cas « nur ein Provisorium bis zur definitiven Abfertigung der Ware und ihrem Abladen in das Schiff » ². Cette transformation permet en tout cas au chargeur, dans la pratique, d'avoir en main un titre qui empêche l'acheteur de se départir du contrat de vente, sous prétexte d'irrégularité dans le titre représentatif de la marchandise. C'est ici l'occasion de relever que le sort d'un nouveau type de connaissance dépend pour beaucoup de l'accueil et de la confiance que lui font le commerçant et sa banque et non pas uniquement, comme on pourrait le croire, de l'ingéniosité et de la bonne volonté des entreprises de transport et de leurs juristes.

En fait, la résistance principale à la généralisation de l'emploi des connaissances « Reçu pour embarquement » ne vint ni des acheteurs, ni des destinataires, ni des armateurs. Ce furent les banques qui, pendant longtemps, firent dépendre avec entêtement leurs crédits de l'embarquement effectif. Sous leur influence, on en vint même à demander aux armateurs de bien vouloir établir des connaissances « Embarqués » avant l'embarquement ³ ! Heureusement cette proposition facétieuse n'eut pas de suite et depuis le Congrès de la Chambre de Commerce internationale à Vienne en 1933, les établissements de crédit considèrent que la date du connaissance « Reçu pour embarquement » fait foi de la prise en charge de la marchandise par le transporteur, au même titre que l'embarquement, à moins que leur commettant ne leur prescrive expressément autre chose.

¹ Thèse, Bâle, 1943, p. 26.

² Dans le même ordre d'idée, cf. LYON-CAEN et RENAULT, *Droit Maritime* (1931), qui déclarent « Il va de soi que ce n'est pas là un véritable connaissance ».

³ F. SCHULTZE, thèse, Hambourg, 1931. HÄSLI, p. 138.

Ici se pose en somme « la question de confiance » et cette confiance dépend en premier lieu des garanties matérielles et morales qu'offre la compagnie de navigation qui émet le titre. Quel que soit le type de connaissance émis par une compagnie de navigation scrupuleuse, le banquier et le commerçant peuvent le négocier sans crainte et, dans cet ordre d'idée nous sommes d'avis que *le connaissance direct ne pourra prendre tout son essor, que si certains armements de premier ordre s'intéressent à son émission, en commun avec les Compagnies de chemins de fer soumises à la C.I.M.*

On notera ici avec intérêt que la Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse admet les trois espèces de connaissance et se trouve ainsi à l'avant-garde des législations maritimes. L'article 113 en effet est ainsi conçu :

- 1) Lorsque la marchandise a été mise à bord du navire, le chargeur a le droit de se faire délivrer un connaissance (connaissance de bord).
- 2) Le connaissance peut aussi être établi pour des marchandises acceptées en vue du transport mais pas encore prises à bord (connaissance pour embarquement).
- 3) Un connaissance peut aussi être dressé en vue d'un transport maritime par transporteurs successifs, ou pour un transport comprenant un trajet maritime combiné avec un ou des trajets terrestres, fluviaux ou aériens (connaissance direct).

Il y a lieu toutefois de relever que certaines marchandises se prêtent mal à l'utilisation du connaissance « Reçu pour embarquement ». C'est notamment le cas des denrées périssables comme les bananes, les noix de coco, etc., pour lesquelles il n'est pas indifférent de savoir si elles attendent à quai leur chargement ou si elles sont déjà embarquées. Entre les deux situations, une cargaison a largement le temps de pourrir au soleil des ports coloniaux. On aurait donc tort de généraliser ; mais dans les grandes lignes, les produits exportés par la Suisse, de même que sa situation géographique en climat tempéré, permettent à son commerce d'exportation de bénéficier des avantages offerts par le connaissance « Reçu pour embarquement » et ultérieurement, n'en doutons pas, de ceux offerts par le connaissance direct.

TITRE III

LE CONNAISSEMENT DIRECT

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS

1. POURQUOI « CONNAISSEMENT » ?

Lorsqu'on étudie le problème du titre de transport combiné, une constatation s'impose d'emblée : le problème des transports combinés s'est posé à tous les transporteurs, aussi bien aux transporteurs maritimes, qu'aux transporteurs fluviaux, terrestres ou aériens. De sorte que chacune de ces corporations a recherché avec plus ou moins de succès une solution pour son compte.

Nous l'avons vu précédemment, les *transporteurs aériens* sont liés par la Convention de Varsovie, laquelle exclut l'application d'un régime juridique unifié aux transports combinés dont ferait partie un transport aérien. Ce dernier lui sera soumis en tout état de cause et la responsabilité du transporteur sera limitée (article 22) à la somme de 250 francs français par kilogramme, le franc étant constitué par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millième de fin, ce qui équivaut présentement à 72 *francs suisses par kilogramme*. Ce montant est extrêmement modeste, voire même dérisoire lorsqu'on sait que le fret aérien se compose presque uniquement d'objets de valeur. Aussi lit-on avec plaisir le début du second alinéa de l'article 31 dans lequel les auteurs de la Convention de Varsovie se penchant sur le problème des transports combinés déclarent : « Rien... n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport ». Il est bien regrettable cependant, que cette belle envolée mène seulement le lecteur à une prudente réserve qui, en fait, enlève toute valeur pratique à ce « rien n'empêche », puisque tout cela s'entend « ... à condition que les stipula-

tions de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air ». L'utilisateur court donc le risque, si la perte ou le dommage ne peuvent être localisés, de voir la chaîne des transporteurs se cacher derrière l'avantageuse responsabilité limitée à fr. 72,— le kilogramme, alors que les Conventions relatives aux autres modes de transport offrent de bien meilleures garanties au commerce international ou bien le plus souvent, les transporteurs déclineront purement et simplement leur responsabilité l'un après l'autre. En consacrant un chapitre et un article de leur Convention aux transports combinés, les transporteurs aériens ont révérencieusement salué le problème, sans présenter pour autant à l'utilisateur une solution pratique et rationnelle de la question, puisqu'ils retirent d'une main ce qu'ils donnent de l'autre.

En revanche, les transports aériens successifs sont clairement et simplement régis par les dispositions de l'article 30 qui prévoit la *responsabilité solidaire* des transporteurs successifs et la faculté pour l'expéditeur d'avoir recours contre le premier transporteur, pour le destinataire d'avoir recours contre le dernier transporteur, l'un et l'autre pouvant agir, en outre, contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte ou l'avarie se sont produites.

En ce qui concerne les transporteurs ferroviaires, nous avons vu que depuis la Conférence de revision de la C.I.M. en 1933, les chemins de fer ont toute latitude d'appliquer un autre régime juridique que le leur, aux transports combinés. Reste à savoir lequel, et nous devons à la vérité de dire que sur ce point règne actuellement la plus extrême confusion. Les avis sont très partagés, mais l'on notera avec intérêt que la question des transports combinés fer-mer, qui constitue une première étape vers les transports combinés tout court, a figuré à l'ordre du jour de la Conférence ordinaire de revision de la C.I.M. de juillet 1951. Mais il y a lieu de préciser qu'on entend par transport combiné fer-mer, un transport international essentiellement ferroviaire, mais dont une partie relativement accessoire, s'effectue par mer¹. Les pays scandinaves et l'Italie appliquent la C.I.M. au parcours entier, conformément à son article 2, paragraphe 1, de sorte que le droit maritime demeure étranger à l'opération et que l'utilisateur reste au bénéfice de la responsabilité objective, dite « causale », prévue par la C.I.M. Relevons que lors d'une enquête menée en 1950 par l'Union internationale des chemins de fer auprès des administrations membres, celles qui ont répondu sont unanimement satisfaites de l'application de ces accords

¹ PRODROMIDÈS, *Bulletin des Transports internationaux par chemin de fer*, septembre 1950, p. 355.

et reconnaissent les nombreuses simplifications qui en résultent tant pour elles que pour le public¹.

L'objectif de l'Office central des transports internationaux par chemin de fer à Berne, a été essentiellement d'amener la Grande-Bretagne à adhérer à la C.I.M. Or cette nation insulaire, et maritime par définition, place bien entendu le droit maritime, et par conséquent la Convention de Bruxelles — dans l'élaboration de laquelle elle a fait puissamment sentir son influence — bien au-dessus du droit terrestre. De sorte qu'elle a subordonné son adhésion à la C.I.M., convention de droit terrestre, à l'application du droit maritime au trajet par mer qui la sépare du vieux continent. C'est donc dans la voie des concessions sur ce terrain, que s'est engagé l'Office Central, en proposant et en acceptant l'abandon du principe de la responsabilité causale du transporteur pour les 32 à 60 kilomètres de largeur de la Manche et du Pas de Calais, alors que le système, tel qu'il est établi par la C.I.M., fonctionne par exemple sur une distance de 260 kilomètres environ entre Stockholm et Helsingfors (via Abo/Turku). Malgré l'expérience satisfaisante faite en Scandinavie, l'Office Central a donc malheureusement dû abandonner les positions terrestres (voir art. 62 de la C.I.M. du 25 octobre 1952).

D'autre part, quel serait l'avenir d'une éventuelle lettre de voiture transocéanique ? L'empêchement majeur à notre avis, se trouve dans le fait que les compagnies de chemins de fer en général, lorsqu'elles ne s'opposent pas directement au principe de la *négociabilité* du titre de transport, lui manifestent en tout cas la plus grande méfiance. D'autre part, les usagers utilisent depuis des générations un document de transport maritime qui a fait ses preuves, qui est négociable, qui s'est révélé souple et pratique à l'usage, et qui s'appelle le « connaissance » ; quelles raisons auraient-ils de l'abandonner ? D'autant plus que lorsqu'on en vient à parler mers et océans, les distances s'allongent et laissent loin derrière elles les dimensions de la petite Europe, de sorte que l'importance du transport maritime dépasse de beaucoup celle du transport ferroviaire. Enfin, notons que la C.I.M. ne lie présentement que des Etats européens et que l'on devrait non seulement tenter de résoudre le problème de la responsabilité des armateurs, mais se préoccuper également de l'adhésion des Etats d'outre-mer. Malgré ses possibilités latentes, nous ne croyons pas que la lettre de voiture directe puisse être appelée à devenir un instrument du commerce intercontinental. La longueur des voyages rend la négociabilité du titre indispensable et la prédominance maritime est indiscutable.

¹ Parmi les Conventions régissant les transports par air, par chemin de fer et par bateau, la C.I.M. est donc celle qui offre le plus de garantie à l'usager, d'abord en raison de la responsabilité causale, ensuite en raison de l'indemnité maximum prévue, fixée à 100 francs or par kilogramme de poids brut manquant (article 29), ce qui équivaut à *francs suisses 142,85 par kilogramme*.

Les transporteurs fluviaux et routiers, dont les conditions de transport ne font malheureusement pas encore l'objet de conventions internationales, se contentent généralement d'insérer dans leurs titres de transport une remarque spécifiant que s'ils remettent la marchandise à un autre transporteur, ils sont censés agir seulement en qualité de *commissionnaires* pour l'expéditeur ou le destinataire et ne répondent que du soin raisonnable dans le choix d'une telle organisation de transport, leur responsabilité ne pouvant excéder les limites dont cette organisation pourrait éventuellement se prévaloir. Cette attitude est parfaitement compréhensible, compte tenu de ce que l'importance et la puissance financière de ces entreprises sont de beaucoup inférieures à celles des autres modes de transport, dont la plupart bénéficient de l'aide ou de la garantie de l'Etat et sans l'accord desquels rien ne peut valablement être entrepris en matière de transports combinés.

Quant aux transporteurs maritimes, ils utilisent depuis fort longtemps *le connaissance direct*, dont malheureusement, nous l'avons déjà dit, la Convention de Bruxelles ne fait nulle mention. Cette dernière qui prévoit seulement une responsabilité subjective du transporteur et qui la limite à la somme de 100 £ *or par colis ou unité* est évidemment moins favorable à l'usager que la C.I.M. Il paraît cependant peu vraisemblable que la responsabilité du transporteur maritime puisse être considérablement aggravée un jour, car malgré les progrès énormes enregistrés en matière de sécurité, la mer « inépuisable et indéfinie »¹ n'en demeure pas moins traditionnellement le domaine de l'aventure et de l'incertain.

C'est donc sur ce « terrain » — si l'on peut dire — qu'il y a lieu de rechercher une solution juridique qui ne soit pas un leurre au point de vue de la responsabilité de la chaîne des transporteurs (voir pp. 14/16). Comme nous l'avons vu, les formules en usage actuellement donnent au public les avantages de l'unité de prix et de l'unité de document, mais malheureusement au grand dam du droit de recours contre les transporteurs, lesquels limitent toujours leur responsabilité à leur propre parcours et excluent d'avance toute solidarité.

En conclusion, le problème des transports combinés trouvera à notre avis sa solution la plus rapide dans la sphère d'influence du droit maritime en général et du connaissance en particulier. Raison pour laquelle nous avons jugé opportun de placer directement la présente étude sous le signe du « Connaissance direct » qui, à nos yeux, représente l'avenir en matière de transports combinés internationaux.

¹ A. R. WERNER, Conférence à l'Institut des Hautes Etudes Internationales, 1950.

2. DÉFINITION ET HISTORIQUE

Selon la définition de la Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse¹ de 1953, le connaissement est un document dans lequel l'armateur :

- 1) reconnaît avoir reçu certaines marchandises,
- 2) s'oblige à transporter celles-ci et se lie par les conditions qu'il fait figurer sur son connaissement,
- 3) s'oblige à livrer les dites marchandises au porteur légitime du document.

La définition du connaissement direct est absolument identique, à cela près cependant, que la promesse de transporter dans le connaissement ordinaire se rapporte à un seul bateau, l'émetteur s'obligeant sauf cas de force majeure, à effectuer tout le transport avec le bateau indiqué ou tout au moins avec l'un des bateaux de sa compagnie, alors que l'émetteur du connaissement direct a convenu avec le chargeur, que le transport doit avoir lieu soit par plusieurs transporteurs maritimes dans le cas de transports successifs, soit conjointement par des transporteurs maritimes et des transporteurs terrestres (ferroviaires, fluviaux ou routiers) ou aériens, dans le cas de transports combinés.

Nous ne partageons donc pas l'avis de Häsli² selon lequel on ne devrait actuellement considérer comme connaissement direct, que ceux établis pour les transports maritimes successifs. Cet avis est beaucoup plus théorique que pratique et ne tient aucun compte des usages maritimes anglo-saxons dans lesquels le « Through B/L » remplit indifféremment le rôle du « Connaissement direct » ou du « Connaissement mixte ». Il ne peut s'agir en réalité que d'une subtilité linguistique européenne n'ayant pas d'équivalent en anglais. Au demeurant, cette question de terminologie nous paraît très accessoire et, que ce soit en français sous le nom de « connaissement direct » ou de « connaissement mixte » comme certains aimeraient à le voir désigner, l'essentiel est à notre avis que le titre de transport combiné puisse prendre le développement qu'il mérite dans les transports internationaux, sur des bases pratiques et juridiques solides.

Le connaissement direct est toujours désigné expressément comme tel. Pour les Allemands, bien que le fond soit identique, les appellations sont diverses, qu'on en juge : « durchgehendes, durchstehendes, direktes, Durchfracht-, Durchgang-, Durchfuhr- Konnossement » ou plus simplement « Durch-Konnossement ». En Angleterre et en Amérique on parle de

¹ Voir p. 38.

² Thèse, Bâle, 1943, p. 177.

« Through Bill of Lading », en Italie de « Polizza di carico per transito » ou « diretta », en Espagne de « Conocimiento directo », au Portugal de « Conhecimento em transito », en Hollande de « Door loopend cognossement » ou « Doorvoercognossement », au Danemark de « Gjennemgaaende Konnossement ».

Rappelons ici que ce qui distingue le connaissance direct de son proche parent, le connaissance reçu pour embarquement, c'est l'absence dans le premier cas d'un titre de transport séparé (par exemple d'une lettre de voiture) pour le parcours entre le lieu d'émission du connaissance et le port d'embarquement, alors que dans le second cas un document séparé est toujours émis. Ceci se vérifie par le fait que pour un transport de Genève à New-York, le connaissance direct émis à Genève indiquera : « Chargé à Genève-Cornavin pour transport à destination d'Anvers et de là transbordé sur ss. . . , et à livrer au port de New-York à . . . », tandis que le connaissance reçu pour embarquement émis lui aussi à Genève indiquera : « Reçu pour embarquement, pour transport par ss. . . quittant Anvers . . . et à livrer au port de New-York à . . . ».

Comme nous l'avons dit dans notre titre précédent sur le connaissance et son développement, c'est au fond en partant du connaissance « Reçu pour embarquement » que l'on est arrivé à la formule du connaissance « Direct ». Ce dernier n'est donc pas un document entièrement nouveau, il constitue plutôt une phase du développement du connaissance maritime ordinaire. A l'origine, c'était un connaissance simple, avec une clause marginale contenant des instructions de réexpédition ou de transbordement et qui concernait deux ou plusieurs parcours maritimes. C'est incontestablement aux Anglo-Saxons, à leur influence sur le trafic maritime et en conséquence sur le droit maritime, que l'on doit de voir le connaissance direct établi non seulement pour des transports exclusivement maritimes, mais également lorsqu'un trajet maritime fait partie de la chaîne de transport, car le droit anglais, comme le droit américain, voient dans le « Through B/L » un document de transport valable aussi bien pour les transports maritimes que pour les transports terrestres¹.

La date exacte à laquelle le connaissance direct apparut pour la première fois est difficile à établir. Il semble qu'on puisse la situer aux environs de 1850. La plupart des auteurs sont d'accord sur ce point, étant donné qu'il existe deux jugements du Tribunal de commerce de Hambourg datant des années 1855 et 1857 et qui traitent du connaissance direct². On peut donc admettre que ses débuts sont quelque peu antérieurs à ces deux dates.

¹ H. J. WEIBGEN, p. 62.

² H. J. WEIBGEN, p. 62. BOSMANS, p. 19.

Par la suite, certaines puissances ont su exploiter les avantages offerts par ce document, soit pour favoriser leurs exportations, c'est-à-dire leurs industries, par le moyen d'un fret unique avantageux et de formalités réduites par l'unité de document, soit pour attirer du fret dans leurs ports ou sur leurs lignes nationales de navigation. C'est ainsi que le Canada octroyait des subventions postales à une compagnie de navigation canadienne, à condition que cette dernière émette des connaissements directs. De son côté, le Gouvernement impérial allemand avait établi un système de tarifs soudés donnant une réduction de prix de 20 à 30 %, réduction dont une partie était due aux subventions de l'Etat. Le résultat en fut que pour des envois à destination du Moyen-Orient, des marchandises en provenance d'Europe centrale et qui normalement auraient été embarquées dans des ports italiens ou autrichiens, furent acheminées par Hambourg. Nous ne serions pas surpris d'apprendre qu'à cette époque, une bonne partie des exportations suisses ait passé par Hambourg pour cette excellente raison.

CHAPITRE II

FORME ET CONTENU

Le connaissance direct étant un dérivé du connaissance maritime simple, il va de soi que ce que nous avons dit de la forme de ce dernier lui est également applicable, à savoir qu'il s'agit toujours d'un document, d'une part, et que ses dimensions sont variables à l'extrême, d'autre part. Etant donné qu'il reproduit lui aussi les modalités du contrat de transport, il constitue, en l'absence d'autres documents, la preuve du contrat.

Quant à son contenu, nous relevons que l'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises, avant-projet élaboré par un Comité international présidé par Algot Bagge, sous l'égide de la Chambre de Commerce internationale, prévoit trois catégories de mentions. Notons que la seconde catégorie vise surtout à mettre en évidence la question de la description de la marchandise, dont le rôle est extrêmement important en matière de responsabilité. Nous allons donc examiner ces trois articles à la lumière du droit suisse et des conventions internationales en vigueur actuellement, bien que l'Avant-Projet de Convention en question n'ait pas rencontré jusqu'ici un accueil très enthousiaste, pour des raisons que nous examinerons plus loin.

1. MENTIONS INDISPENSABLES

Celles-ci sont énumérées à l'article 7 de cet Avant-Projet de la manière suivante :

Le titre de transport combiné doit indiquer le *lieu* et la *date* de son émission, le nom et l'adresse de l'*expéditeur* et du *premier transporteur*, la nature de la *marchandise* telle qu'elle est déclarée par l'expéditeur et le lieu de destination. Il doit indiquer également qu'il est soumis au régime de la Convention.

Quant au droit suisse, l'article 114 de la Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse prévoit que le connaissance *doit contenir en particulier* les indications suivantes :

- a) Noms et domiciles du transporteur et du chargeur ;
- b) Destinataire légitimé, le connaissement pouvant être nominatif, à ordre ou au porteur ;
- c) Nom du navire si les marchandises sont mises à bord, ou l'indication du fait qu'il s'agit d'un connaissement pour embarquement ou d'un connaissement direct ;
- d) Port de chargement et lieu de destination ;
- e) Description de la marchandise selon les indications du chargeur, celles-ci portant notamment sur la nature, l'état et le conditionnement apparents de la marchandise, sur les marques d'identification, sur le nombre de colis ou de pièces, sur la quantité ou le poids, et, s'il y a lieu, sur la valeur ;
- f) Modalités du fret ;
- g) Date et lieu d'émission ;
- h) Nombre des exemplaires originaux, le connaissement devant être dressé en autant d'exemplaires que les circonstances le commandent.

En conséquence, le connaissement direct suisse doit obligatoirement porter ces mentions ¹ si l'on veut lui conserver ses caractéristiques et entre autres celle de titre représentatif de marchandises, comme le spécifie l'article 116, alinéa 1 de la Loi fédérale sur la navigation maritime : « Les exemplaires originaux du connaissement sont des titres représentatifs de marchandises en sens de l'article 925 du Code civil suisse ». Si l'une de ces mentions vient à manquer, le titre n'a que le caractère d'un récépissé ou autre document probatoire (CO 1155).

On notera avec intérêt que la marchandise doit non seulement être désignée, mais qu'on doit encore en préciser la qualité, la quantité et les signes qui peuvent l'individualiser. La Convention de Bruxelles contient bien cette exigence, trop fortement tempérée toutefois à l'article 3, paragraphe 3, c), par la remarque spécifiant que :

¹ Qui correspondent à celles requises par l'article 1153 CO ainsi conçu :

« Les titres représentatifs de marchandises émis comme papiers-valeurs par un entrepositaire ou un voiturier doivent mentionner :

- 1° le lieu et le jour de l'émission, ainsi que la signature de la personne qui émet le titre ;
- 2° le nom et le domicile de cette personne ;
- 3° le nom et le domicile du déposant ou de l'expéditeur ;
- 4° la désignation de la marchandise entreposée ou expédiée, avec indication de sa qualité, de sa quantité et des signes qui peuvent l'individualiser ;
- 5° les émoluments et frais à payer ou dont le paiement a été anticipé ;
- 6° les conventions particulières des intéressés relatives à la manutention des marchandises ;
- 7° le nombre des exemplaires du titre ;
- 8° le nom de la personne qui a le droit de disposer, ou la mention que le titre est à ordre ou au porteur.

aucun transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

Le nouveau droit maritime suisse précise donc les mentions indispensables pour qu'un titre de transport soit reconnu comme étant un connaissement. Ses auteurs, prévoyant la préférence de plus en plus manifeste du commerce international pour le connaissement direct, n'ont posé aucune condition quant au lieu d'émission (généralement le port d'embarquement), ce qui permet l'émission des connaissements en Suisse. Il faut toutefois que le transport combiné comprenne un parcours maritime sur un navire suisse.

2. AUTRES MENTIONS

L'Avant-Projet indique à son article 8 que le titre de transport combiné doit en outre indiquer :

1. a) Les marques principales nécessaires à l'identification de la marchandise, telles qu'elles sont fournies par écrit par l'expéditeur avant que le premier transporteur ait reçu la marchandise, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur la marchandise non emballée ou sur les caisses ou emballages dans lesquels la marchandise est contenue, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du transport.
- b) Le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité, ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par l'expéditeur.
- c) L'état et le conditionnement apparents de la marchandise.
2. Cependant le transporteur ne sera pas tenu de déclarer ou de mentionner dans le titre de transport des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a des raisons sérieuses de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement la marchandise effectivement reçue par lui ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier. Dans ce cas il doit faire mention de ces raisons ou de cette impossibilité.

Tout ce que nous venons de lire est une copie conforme de l'article 3, paragraphe 3, lettres a), b) et c) de la Convention de Bruxelles, à l'exception toutefois de la dernière phrase qui constitue une amélioration considérable, puisque le transporteur devrait en quelque sorte justifier dans le titre de transport lui-même l'absence d'indications sur le nombre, la quantité ou le poids de la marchandise.

L'un et l'autre textes s'accordent à prescrire que le titre de transport vaudra *présomption* de la réception par le transporteur des marchandises

telles qu'elles y sont décrites. Toutefois l'avant-projet précise encore sous chiffre 4 que :

Si le titre de transport ne contient aucune mention de l'état et du conditionnement apparents de la marchandise, il y a présomption que celle-ci a été livrée au premier transporteur en état et conditionnement apparemment bons.

A ce propos, la Loi fédérale suisse sur la navigation maritime a pris une position ferme et favorable au chargeur, puisque sous le titre « Valeur des mentions », à l'article 115, elle prévoit que : « Le connaissance, ... vaut en particulier présomption jusqu'à preuve du contraire, de la réception par le transporteur de la marchandise telle qu'elle s'y trouve décrite.

Des réserves du transporteur relativement à la description de la marchandise ne sont valables que si, insérées dans le connaissance au moment même de son établissement, elles font mention précise des circonstances qui les justifient dans le cas particulier ».

En compliquant ainsi la tâche du transporteur, on a voulu éviter, comme c'est le cas avec la Convention de Bruxelles, que des transporteurs peu sérieux se fassent une règle d'ignorer dans le connaissance les marques, nombre, quantité ou poids des marchandises à eux confiées.

En vertu de l'article 99 de la Loi fédérale sur la navigation maritime et de l'article 1153 CO sur les titres représentatifs de marchandises, il va de soi que cette deuxième catégorie de mentions est également obligatoire.

3. MENTIONS SUR DEMANDE

L'article 9 de l'Avant-Projet prévoit que le titre de transport combiné peut contenir :

- a) à la demande de l'expéditeur ou du premier transporteur, l'itinéraire convenu, le nom des transporteurs subséquents, les modes de transport ; des précisions ou des limitations relatives au lieu de la livraison, le prix du transport, l'indication du lieu et de l'époque du paiement de ce prix ;
- b) à la demande de l'expéditeur la déclaration spéciale de valeur ou d'intérêt à la livraison énoncée...

Les mentions prévues sous lettre a) ne sont pas prévues par la Convention de Bruxelles. En revanche la Loi fédérale sur la navigation maritime exige mention du fret. Quant à la déclaration de valeur, elle est prévue tant par la Convention de Bruxelles à l'article 4, paragraphe 5, que par la Loi fédérale à l'article 114, alinéa 2, lettre e.

Par l'article 441 CO, d'autre part, le droit commun suisse prévoit que l'expéditeur doit indiquer exactement au voiturier « la voie à suivre pour

le transport, ainsi que la valeur des objets de prix..., les dommages résultant de l'absence ou de l'inexactitude de ces indications étant à la charge de l'expéditeur ». On peut donc valablement se demander si, pour le parcours suisse, l'itinéraire serait une mention obligatoire dans le titre de transport combiné, de même que la déclaration de valeur pour les objets de prix, malgré le kilométrage minime de ce parcours, en regard des distances considérables couvertes par les transports intercontinentaux. Quoi qu'il en soit, même sans l'itinéraire, tout « connaissance » est valable en vertu de la Loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse.

CHAPITRE III

LES PARTIES AU CONTRAT

Le contrat de transport combiné met en présence la chaîne des transporteurs successifs — propriétaires ou armateurs de navires (fréteurs), compagnies de chemins de fer, de transports aériens, terrestres ou fluviaux — et un chargeur (ou affréteur) qui peut apparaître successivement sous différents aspects au cours de l'exécution du contrat, en particulier comme expéditeur ou destinataire.

1. LE CHARGEUR

Il apparaît tout d'abord sous l'aspect d'expéditeur des marchandises. Il peut d'ailleurs se les envoyer à lui-même, comme par exemple le fabricant qui constitue outre-mer un stock pour son magasin de vente. Dans ce cas, seuls transporteurs et chargeurs sont en présence pendant toute la durée du contrat. Mais presque toujours, l'expéditeur envoie la marchandise à un tiers en général acquéreur ; ce tiers est le destinataire.

Le contrat de transport fait naître au profit de ce dernier le droit de réclamer la marchandise au transporteur chargé du dernier parcours. De plus, en vertu de l'article 443 CO, le destinataire peut disposer de la marchandise avant même qu'elle soit arrivée au lieu de destination, s'il est suffisamment légitimé par lettre de voiture, duplicata, récipissé ou connaissance. Il bénéficie en outre dans ce cas de tous les droits du chargeur s'il y a inexécution du contrat.

Conformément aux articles 440 et s. CO, les obligations du chargeur consistent tout d'abord à donner au transporteur toutes les données, à savoir : adresse du destinataire et lieu de la livraison, nombre, mode d'emballage, poids et contenu des colis, instructions sur le maniement de la marchandise, délai de livraison, voie à suivre et valeur des objets de prix. Les dommages qui pourraient résulter de l'absence ou de l'inexactitude de ces indications sont à la charge de l'expéditeur.

Il doit ensuite veiller à ce que l'emballage corresponde aux périls de la route et au cas où des défauts d'emballage non apparents provoqueraient des avaries, il doit en répondre.

Enfin il est tenu au paiement du prix du transport ou il doit éventuellement en répondre, s'il a chargé le transporteur de l'encaisser auprès du destinataire et que celui-ci refuse de payer.

Il serait oiseux d'énumérer maintenant les droits du chargeur, car ils représentent l'inverse des obligations et devoirs du ou des transporteurs, obligations que nous allons précisément énumérer dans la prochaine section.

2. LES TRANSPORTEURS

Puisque c'est de transports combinés qu'il s'agit, ce pluriel est tout à fait indiqué, sauf le cas exceptionnel déjà cité d'une compagnie de chemins de fer exploitant une ligne maritime. Sans que la question de la responsabilité solidaire de la chaîne des transporteurs soit évoquée ici, nous nous bornerons à énumérer les obligations imposées par le CO au transporteur, tout d'abord envers le chargeur.

Dans l'ordre des opérations de transport, le transporteur doit en premier lieu examiner la marchandise, afin de déterminer si elle est en état de supporter le transport, et annoncer au chargeur les défauts constatés. Il est ensuite tenu de donner aux marchandises des soins appropriés, sauvegardant ainsi « de son mieux » les intérêts du propriétaire (CO 446). Ces soins sont ceux que l'on peut attendre et exiger d'un transporteur ordonné et ils comprennent bien entendu les précautions requises par la marchandise, ainsi qu'une certaine promptitude, puisque les dommages dus à la livraison tardive donnent lieu à indemnité. Il doit en outre observer les instructions du chargeur. Tout changement de ces instructions constitue une nouvelle offre s'il comporte de nouvelles obligations pour lui. A la demande du chargeur, le transporteur est tenu de lui rendre compte en tout temps de ses opérations (CO 400).

Quant à la responsabilité du transporteur, bien qu'il soit prévu qu'en cas de perte ou destruction de la marchandise il en doive la valeur intégrale l'alinéa 3 de l'article 447 donne un caractère dispositif à cette prescription en réservant toutes conventions fixant des dommages-intérêts supérieurs ou inférieurs à cette valeur intégrale. Le transporteur peut toutefois éluder cette responsabilité s'il prouve que cette perte ou cette destruction résultent soit de la nature même de la chose, soit d'une faute imputable au chargeur ou au destinataire ou des instructions de ces derniers, soit de circonstances que les précautions prises par un voiturier diligent n'auraient pu prévenir. Le transporteur est en outre responsable des dommages effectifs résultant de la livraison tardive (CO 448) ou de l'utilisation de transporteurs intermédiaires (CO 449).

Cette responsabilité du transporteur principal, telle qu'elle est prévue à cet article 449, pour les accidents survenus et les fautes commises pendant

le transport effectué par des transporteurs intermédiaires, aurait depuis longtemps résolu le problème du titre de transport combiné international si... le transporteur principal l'avait acceptée ! Le fait est qu'il est peu enclin à s'engager pour le compte d'un collègue inconnu d'outre-mer ou des antipodes, ce qui est très compréhensible. Il précise donc toujours dans le titre de transport qu'il émet, que « s'il remet la marchandise quelque part à une organisation de transport pour leur expédition ou livraison, il est censé uniquement en qualité de commissionnaire pour l'expéditeur ou le destinataire et ne répond que du soin raisonnable dans le choix d'une telle organisation de transport ». Il ajoute même en général que sa responsabilité n'excédera pas les limites dont pourra éventuellement se prévaloir cette organisation de transport. On doit donc malheureusement conclure que cette disposition de l'article 449 n'a de valeur pratique que pour les transports locaux à l'intérieur de la Suisse.

En ce qui concerne les devoirs du transporteur vis-à-vis du destinataire, il doit remettre à ce dernier un avis d'arrivée de la marchandise (CO 450). Lorsque la marchandise est refusée ou que les frais ou remboursements grevant la marchandise ne sont pas payés par le destinataire ou que celui-ci ne peut être atteint, le transporteur doit aviser l'expéditeur.

Nous venons donc d'examiner les engagements imposés au transporteur par le Code des Obligations. Le législateur désirait sans doute résoudre le problème des transports combinés en faisant reposer entièrement le poids des obligations du voiturier sur le transporteur principal. Ce dernier a réussi à échapper à cette charge excessive en troquant son habit contre celui de « commissionnaire » pour les transports subséquents. Peut-être se serait-on mieux tiré d'affaire en appliquant le principe de la Convention de Berne (C.I.M.) selon lequel *chaque transporteur répond du dommage qu'il a causé*. Lorsque le responsable est inconnu, on procède alors à une répartition proportionnelle entre les participants au transport. Dans ce cas les obligations mises uniquement à la charge du transporteur principal pourraient se répartir entre les membres de la chaîne des transporteurs.

CHAPITRE IV

LES TIERS

Comme nous venons de le voir, dans la pratique, le transporteur principal se considère comme « commissionnaire » dès qu'il remet la marchandise à un autre transporteur. Mais il n'engage pas davantage sa responsabilité lorsqu'il doit confier la marchandise à un dépositaire ou à un voiturier local (transitaire, aconnier, administration de port ou de douane, etc.). Ce sont précisément ces ruptures successives de la chaîne des responsabilités qui favorisent le chaos juridique dans lequel se débattent tous ceux dont la tâche est de rechercher auteurs et responsables de pertes ou de dommages survenus au cours de transports combinés. Cette situation est d'ailleurs désagréable non seulement pour le propriétaire de la marchandise avariée ou perdue, mais également pour le dernier transporteur qui, s'il a affaire à un destinataire procédurier, se verra assigné en justice pour les péchés de la communauté des transporteurs, tout comme le baudet de la fable.

Il est donc bien évident que cette fâcheuse situation ne fait que favoriser la fuite devant les responsabilités (mal du siècle il est vrai !) et dans le but d'y remédier, A. Bagge, auteur de l'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises, a voulu soumettre les tiers participant au transport combiné, aux mêmes règles de responsabilité que les transporteurs successifs. L'article 3 de l'Avant-Projet prévoit en effet que :

Tout commissionnaire de transport, transitaire ou dépositaire, qui conclut un contrat de transport régi par la Convention ou qui participe au transport en s'engageant à effectuer ou à faire effectuer une partie quelconque de ce transport, est réputé transporteur au sens de la Convention.

L'article 33 de ce même Avant-Projet précise encore la situation de certains tiers de la manière suivante :

1. Quiconque, n'étant pas transporteur au sens de la Convention, a reçu sous sa garde et surveillance une marchandise au cours d'un transport régi par la Convention, est responsable vis-à-vis du transporteur dont il a reçu la marchandise de tout dommage survenu pendant qu'il a eu celle-ci sous sa garde et surveillance.

2. Les règles de responsabilité auxquelles on doit alors se référer sont celles qui sont applicables au transporteur lorsqu'un dommage est né au cours de la partie du transport qui lui incombe, pourvu que celui qui a reçu la marchandise sache ou doive savoir que le transport est régi par la Convention.
3. Si celui-ci n'a fait aucune réserve sur le reçu de la marchandise, il y a présomption que celle-ci lui a été livrée en conformité avec le bulletin qui accompagne la marchandise.

Lorsqu'on suit la marchandise dans un transport combiné et qu'on examine les différentes mains entre lesquelles elle passe successivement, on constate tout d'abord ce que nous avons vu précédemment, à savoir que chaque moyen de transport est réglementé par une Convention internationale différente et que chaque Convention a un régime de responsabilité différent. Mais à cela s'ajoute une autre constatation qui aggrave encore le problème déjà fort complexe de la responsabilité et en fait en réalité une question d'irresponsabilité, c'est que toute personne qui s'occupe de la marchandise aux différents points de transbordement, d'entrepôt ou de livraison, n'est responsable qu'en vertu de ses propres clauses contractuelles et de la loi de son pays. L'étendue de ces responsabilités peut varier entre les obligations strictes et la liberté de stipuler une responsabilité presque nulle, ce dernier cas étant malheureusement le plus fréquent. En outre, un expéditeur suisse et un destinataire américain d'une marchandise avariée ou perdue hésitent toujours à assigner un tiers qui leur est inconnu, sur lequel ils n'ont commercialement aucune prise, dans un pays étranger éloigné de centaines ou de milliers de kilomètres de leur domicile, soumis à une législation inconnue et où les frais de procédure seront peut-être plus onéreux et disproportionnés aux dommages.

C'est donc avec le plus vif intérêt que l'on doit accueillir tout effort tendant à engager ou à couvrir la responsabilité des tiers, innovation dont l'introduction se heurtera certes à de très nombreuses difficultés, mais qui assurerait au titre de transport combiné l'uniformité des règles de responsabilité¹. Il y a lieu de remarquer que l'article 33 susmentionné a été repris tel quel dans le «*Projet de Convention relative au contrat de transport international de marchandises par la route*». C'est dire combien il répond à une véritable nécessité, en l'état actuel des transports internationaux.

Notons en ce qui concerne l'application pratique de cet article 33, qu'il ne rend les tiers responsables que vis-à-vis du *transporteur* dont ils ont reçu la marchandise ; de sorte que l'expéditeur ou le destinataire n'aurait pas d'action directe contre eux. Il semble que les avis soient partagés sur

¹ Voir notre avis, p. 105.

la question ¹ et cette restriction devrait viser semble-t-il à emporter l'adhésion des administrations officielles de douane et de port, peu désireuses d'entrer en rapports de droit civil avec les usagers.

Pour l'heure en Suisse, les tiers sont soumis aux dispositions du Code des Obligations ; les règles du contrat de transport, de la commission de transport, du dépôt ou du mandat s'appliquant selon les cas.

¹ Argus, 7 mai 1950. M. PRODROMIDÈS, Dr en droit : « *Les Transports à l'ONU* ».

CHAPITRE V

ÉMISSION ET CIRCULATION

1. ÉMISSION

Ce que nous avons dit dans notre titre II de l'émission du connaissance doit rester valable pour le connaissance direct, si l'on veut garder à celui-ci sa valeur de titre représentatif de la chose transportée. Nous ne nous répéterons donc pas.

Actuellement, la Convention sur le contrat de transport combiné n'étant qu'à l'état d'avant-projet, l'émetteur du connaissance direct — en général une compagnie de navigation — effectue le plus souvent soit la première, soit la dernière partie du trajet. Cette question n'a fait l'objet jusqu'ici que de querelles académiques. Certains auteurs ¹ refusèrent de reconnaître la qualité de connaissance direct au titre émis par un transporteur n'effectuant pas le premier parcours et y virent tout au plus un connaissance « Reçu pour embarquement » relatif à leur partie du transport. Nous partageons sur ce point l'avis de Weibgen selon lequel, dès que le titre mentionne expressément tout le voyage, de bout en bout, il s'agit à n'en pas douter d'un connaissance direct.

L'émetteur du connaissance direct est donc le transporteur principal ou son agent. Il est obligé à la signature et à la délivrance du titre, dès qu'il est en possession de la marchandise en vue de son transport ². Quant à la pluralité des exemplaires, elle est soumise aux mêmes nécessités et aux mêmes usages que celle du connaissance maritime.

Il arrive cependant qu'un connaissance direct soit délivré au nom de plusieurs transporteurs. C'est ce qu'en Allemagne on appelle le « connaissance direct commun » (*gemeinschaftliches Durchkonnossement*), duquel doit clairement ressortir que *tous* les transporteurs veulent s'obliger. C'est en général un agent commun des transporteurs participants ou un transporteur sur base d'une procuration *ad hoc*, qui signe le document pour

¹ MEYER.

² KLEIN, p. 1 et même solution art. 113 de la Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse.

le compte de chacune des compagnies de transport qu'il représente, les diverses formules anglaises étant : « for the carriers », « on behalf of carriers » ou « for the carrying companies »¹. Il y a donc lieu d'admettre que les divers transporteurs sont co-débiteurs d'une dette indivisible pour l'exécution de laquelle ils se sont réciproquement substitués les uns aux autres. Ceci serait parfait, si la majorité de ces connaissements directs ne portait pas une clause limitative de responsabilité ou tout au moins une remarque, près de la signature : « For the carriers severally, but not jointly » ou « on behalf of carriers severally, but not jointly », par laquelle chaque transporteur ne prend qu'une obligation partielle pour son propre parcours et libère sa responsabilité s'il prouve que la marchandise n'a pas été endommagée ou perdue sur son parcours. De sorte que l'on se trouve pratiquement dans une situation identique à celle de l'émission du connaissement direct par un seul transporteur, agissant à titre de commissionnaire pour les transports subséquents.

Afin de donner la cohésion nécessaire à une chaîne de responsabilités dont les maillons sont présentement épars, l'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises considère que sont réputés « transporteurs » non seulement ceux qui s'occupent du transport proprement dit, mais également les « commissionnaires de transport, transitaires ou dépositaires ». Ce qui bien entendu autoriserait ceux-ci à émettre des connaissements directs, même s'ils n'effectuent pas eux-mêmes de transport, puisque l'article 5 qui traite de la question prévoit que :

Dès réception de la marchandise, le premier transporteur doit remettre à l'expéditeur un titre de transport combiné. Il sera émis en trois exemplaires originaux signés, de même teneur et davantage si l'expéditeur le demande. Chaque exemplaire portera mention du nombre d'originaux signés qui ont été émis.

C'est sur ce point semble-t-il, qu'il sera difficile d'emporter l'adhésion des armateurs, dont nous avons déjà dit (p. 33), qu'ils sont peu enclins à endosser une responsabilité collective en compagnie d'entreprises de puissance financière réduite, qui risqueraient de ne pas disposer des liquidités nécessaires au paiement de pertes importantes.

Rappelons que cette crainte des grandes compagnies nationales de chemin de fer, précisément en raison de la responsabilité collective qu'elles devaient partager avec de petites lignes, a été éliminée par l'article 2 de la Convention de Berne (C.I.M.), qui prévoit pour les transports combinés qui lui sont soumis, que les lignes régulières de services automobiles ou de navigation entrant en ligne de compte doivent être enregistrées par

¹ WEIBGEN, p. 75.

l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, à Berne, et ne peuvent l'être que si elles répondent à trois conditions (déjà vues p. 31) :

- 1) elles doivent être régulières,
- 2) elles doivent compléter des parcours par voie ferrée et servir à effectuer des transports internationaux,
- 3) les transports internationaux par ces lignes doivent s'effectuer *sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer* inscrit sur la liste.

Il est très vraisemblable que l'appréhension des armateurs pourrait être calmée par des dispositions identiques, ou tout au moins, si l'on s'en tient à l'application purement volontaire de la Convention, par l'organisation de chaînes de transporteurs acceptant de travailler ensemble et d'endosser une responsabilité commune.

La solution de ce problème dépendra sans doute de l'intérêt que porteront les gouvernements au titre de transport combiné, s'ils sont persuadés qu'il contribuera à faciliter leur commerce, ou de l'intérêt purement privé du commerce international. Notons à propos d'arrangements internationaux privés, qu'il existe deux brillants précédents d'adoption volontaire par les intéressés de règles contractuelles uniformes. C'est le cas en effet des Règles d'York et d'Anvers relatives au règlement des avaries communes et ce fut le cas des Règles de La Haye de 1921, reproduites à peu près textuellement dans la Convention de Bruxelles signée le 25 août 1924.

L'expérience ayant donc été concluante, M. Algot Bagge et son Comité du titre de transport international combiné de la Chambre de Commerce internationale, après avoir envisagé dans un précédent Avant-Projet l'enregistrement des « transporteurs » participants, ont abandonné cette prescription, pour s'en tenir à l'organisation purement volontaire de la chaîne des transporteurs. De même, l'application des règles de la Convention dépend entièrement de la volonté des parties. Il est vraisemblable en effet, que si l'on arrive à organiser *une* chaîne de transporteurs, les lois de la concurrence inciteront les autres transporteurs à entrer dans le mouvement. L'accord des gouvernements pourrait alors intervenir sans coup férir.

2. CIRCULATION

Nous l'avons vu en étudiant le connaissance maritime, son caractère de papier-valeur en a fait l'un des plus importants documents utilisés dans le commerce. Il est donc absolument indispensable que le connaissance direct conserve la fonction commerciale du connaissance maritime, grâce à laquelle la valeur d'échange distincte de la marchandise qu'il représente, permet sa circulation.

Cette fonction est d'ailleurs d'une importance telle, qu'à elle seule, elle a fait l'objet de nombreuses publications. Si toutefois nous la suivions dans tous ses développements, cela nous entraînerait trop loin des transports en général et du droit des transports en particulier, ce qui n'est pas notre propos. Nous nous bornerons donc à en exposer les grandes lignes.

La transmission du connaissance dépend de la forme dans laquelle il a été émis. Il peut être en effet « à personne dénommée » ou « nominatif » pour reprendre le terme de notre Code des Obligations, « au porteur » ou « à ordre ».

a) *Connaissance nominatif.*

Dans ce document, le nom du destinataire est dûment spécifié. Ce dernier est le plus souvent acquéreur de la marchandise et il a contre le transporteur un droit direct à la réclamation de celle-ci. Le transporteur détient en effet la marchandise pour le compte du destinataire porté au connaissance ¹.

D'autre part, le connaissance nominatif étant soumis aux dispositions du Code des Obligations concernant les papiers-valeurs (CO 967), le destinataire en tant que créancier du transporteur ne peut céder le titre que moyennant « une déclaration écrite, qui ne sera pas nécessairement insérée sur le titre même ». Cette formalité est moins sévère qu'en France où l'acqureur doit signifier au capitaine, avant la délivrance, la cession qui lui a été faite, ce qui est impossible avant l'arrivée du navire au port de destination. Il n'en reste pas moins qu'en fait, le connaissance nominatif est impropre à la circulation, ce qui est d'ailleurs en définitive le désir de ceux qui en ont demandé l'établissement.

Notons que pendant la durée de la dernière guerre mondiale, seuls les connaissances nominatifs étaient autorisés, les belligérants voulant s'assurer de l'identité des destinataires et contrôler qu'ils ne figuraient pas sur leur liste noire !

b) *Connaissance à ordre.*

Il s'agit d'un connaissance dans lequel le nom du destinataire est accompagné de la mention « à ordre » et qui est transmissible par endossement.

C'est de beaucoup la forme de connaissance la plus usitée dans le commerce international, en raison des divers avantages qu'elle représente et dont le principal est incontestablement la facile transmission du titre d'un créancier à l'autre, avec cependant de sérieuses garanties en cas de

¹ RIPERT, II, p. 913.

perte ou de vol. Le chargeur peut, d'autre part, désirer que l'identité du destinataire reste inconnue pendant un certain temps, sans que cela retarde pour autant l'embarquement de la marchandise.

Le connaissement à ordre est généralement créé soit à l'ordre de l'expéditeur, soit à l'ordre de l'acquéreur, selon que les marchandises ne sont pas encore ou sont déjà vendues par l'expéditeur.

La facile transmission du connaissement à ordre, qui correspond d'ailleurs aux exigences du trafic actuel, a une grande influence sur le droit de disposition du chargeur, étant donné qu'il disparaît en grande partie lors de la négociation. Dès que le connaissement est endossé, les droits du porteur passent avant ceux du chargeur. De sorte que ce dernier ne doit mettre un connaissement à ordre en circulation qu'avec prudence, c'est-à-dire s'assurer que sous tous les rapports il peut disposer de la couverture et des sûretés nécessaires.

En Suisse, la formule la plus en usage est celle du connaissement nominatif avec « clause à ordre » et elle l'emporte de loin sur les autres. Le connaissement à ordre proprement dit n'est émis que lorsque les marchandises représentées sont périssables (par exemple le fromage) et nécessitent, en cas de non-paiement, une aliénation immédiate à un tiers.

c) *Connaissement au porteur.*

Ce type de connaissement, qui est expressément prévu par la plupart des législations n'existe en réalité que formellement dans la loi et très modestement dans la littérature. L'émetteur doit y promettre de livrer la marchandise à tout porteur du papier. Selon article 978 CO, il n'y a pas pour le porteur obligation de légitimer sa propriété du titre, ce qui en cas de perte ou de vol oblige l'émetteur à s'exécuter en faveur du porteur de bonne foi, sans pouvoir faire valoir l'objection de la négociation défectueuse¹.

Le connaissement au porteur existe toutefois matériellement, mais sous un autre nom et sous la forme d'un connaissement à ordre endossé en blanc. On peut d'ailleurs, tout en appréciant les commodités qu'il offre à certains moments, lui rendre la sécurité du connaissement à ordre, en l'endossant tout simplement « à l'ordre de M. X. ».

L'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises prévoit lui aussi que « Le titre de transport combiné peut être émis, au choix de l'expéditeur, à personne dénommée, à ordre ou au porteur » (article 11). Les trois formes classiques du connaissement maritime sont donc reprises telles quelles, ce qui devrait permettre, quant à la forme, une facile inté-

¹ KLEIN, p. 15.

gration du connaissance direct dans les milieux maritimes, dont il est en fin de compte une émanation. Quant aux autres modes de transport, nous avons vu (p. 26) que le problème de la négociabilité de la lettre de voiture a été étudié depuis fort longtemps et qu'il ne s'est jamais présenté avec acuité, la durée des transports ferroviaires n'étant pas d'une importance telle, que le propriétaire de la marchandise éprouve le besoin de la vendre ou de la donner en nantissement. Au surplus, rappelons que l'article 2, paragraphe 4 de la Convention de Berne (C.I.M.) autorise les chemins de fer depuis 1933, dans le cas de transports combinés, à employer un titre de transport autre que la lettre de voiture internationale.

En ce qui concerne la Convention de Varsovie, elle ne s'oppose pas à l'introduction de la négociabilité de la lettre de transport aérien et la question de l'opportunité de cette introduction est précisément à l'ordre du jour du Comité juridique international de l'aviation. Les auteurs qui lui sont favorables énumèrent les avantages que nous avons examinés précédemment, avantages auxquels il serait opportun qu'ils ajoutent également que la négociabilité de la lettre de transport aérien faciliterait dans une très large mesure la réalisation pratique du titre de transport combiné, souhaité par le commerce international et la banque.

TITRE IV

POSITION DES TRANSPORTEURS

CHAPITRE PREMIER

DROITS ET OBLIGATIONS

1. EXACTITUDE DES DÉCLARATIONS

L'intention des promoteurs du titre de transport combiné étant à juste titre de lui donner les caractéristiques du connaissance maritime, il apparaît donc indispensable que ce document soit lui aussi établi et délivré par le transporteur principal, contrairement à la lettre de voiture internationale, dont la formule doit être remplie par l'expéditeur et jointe à la marchandise lors de sa remise au chemin de fer, en vue de son acceptation au transport (C.I.M., article 8, paragraphe 1). Le transporteur principal donne ainsi reçu à l'expéditeur, tant des quantités chargées, que de l'état des marchandises au départ. Il doit en conséquence livrer ce qu'il a reçu.

Mais ceci implique qu'il vérifie les marchandises lors de leur prise en charge, qu'il les compte, qu'il les pèse, note leurs marques et signale leur état. Or la plupart des tenants du droit maritime se sont donné beaucoup de peine pour justifier les clauses d'exonération « que dit être », « poids inconnu », « quantité inconnue » etc., par la rapidité des opérations d'embarquement, l'augmentation et l'accélération du trafic, qui ne permettraient plus au capitaine de se livrer à un contrôle quelconque de la marchandise. Mais depuis fort longtemps le capitaine ne s'occupe plus de ces questions et le plus souvent, les connaissements sont établis et signés par l'armateur ou l'un de ses agents, lesquels disposent de bien plus de temps, surtout lorsqu'il s'agit d'établir des connaissements « Reçu pour embarquement » dont l'émission ne dépend pas de l'embarquement effectif de la marchandise. C'est donc à eux que doit incomber le contrôle de celle-ci, tel qu'il est requis par la Convention de Bruxelles.

Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises doivent être fournies par écrit par le chargeur, lequel a le droit de réclamer de l'armateur un connaissance portant les dites marques, qui seront présumées exactes. Mais comme nous l'avons déjà vu (p. 40), le transporteur n'est pas tenu de déclarer ou mentionner ce qu'il n'a pas eu des « moyens raisonnables de vérifier » et qui pourrait de ce fait ne pas être exact. En conséquence, toute déclaration ou mention dans le connaissance « vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites » (Convention de Bruxelles, article 3, paragraphe 4 et article 115 de la Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse).

Ce raisonnement logique admis par les armateurs à Bruxelles en 1924, a été repris tel quel dans l'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises, de sorte qu'il ne risque pas de rencontrer l'opposition des transporteurs maritimes. Quant aux chemins de fer, nous avons vu qu'ils jouissent d'une complète liberté de régime juridique pour les transports combinés.

En revanche, la Convention de Varsovie prévoit en son article 5, paragraphe 1 que :

Tout transporteur de marchandise a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé « lettre de transport aérien »,

dont, dans la pratique, la forme et le contenu ressemblent fort à la lettre de voiture internationale. Toutefois, contrairement à celle-ci, aucune formule obligatoire n'est annexée à la Convention, de sorte que pour autant que les mentions obligatoires énumérées à l'article 8 figurent dans le titre de transport combiné, on doit admettre que celui-ci serait également valable pour les parcours aériens. Ces mentions sont les suivantes :

- a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;
- b) les points de départ et de destination ;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;
- d) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- e) le nom et l'adresse du premier transporteur ;
-) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;
- g) la nature de la marchandise ;
- h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;
- i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;
- q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Avec prudence, la Convention de Varsovie prévoit en son article 9 que si la lettre de transport aérien ne contient pas toutes ces mentions, « le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ».

Relevons ici que la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance traite en réalité beaucoup moins du connaissance que de la responsabilité du transporteur. On y chercherait en vain une énumération des mentions indispensables, comme c'est le cas dans les Conventions de Berne et de Varsovie. Il est simplement prévu à l'Article 3, paragraphe 3 que « le transporteur... devra... délivrer au chargeur un connaissance portant *entre autre chose*: a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises... ».

C'est donc à juste titre, à notre avis, que les auteurs de l'Avant-Projet de Convention internationale sur le contrat de transport combiné ont reproduit presque entièrement les stipulations de l'article 3, paragraphes 3, 4 et 5 de la Convention de Bruxelles ¹, de même que les mentions susdites de la Convention de Varsovie. Ceci se justifie non seulement par la nécessité d'intégrer le titre de transport combiné dans le cadre étroit du droit aérien, mais surtout par cette autre impérieuse nécessité d'intéresser les armateurs au développement du titre de transport combiné. *Plus celui-ci pourra être assimilé au connaissance maritime, plus rapide sera son introduction généralisée dans le commerce international.* C'est d'ailleurs également ce qui milite en faveur du maintien de l'appellation « connaissance direct ».

2. DÉTERMINATION DU FRET GLOBAL

Le montant du fret, avons-nous dit (p. 41) en examinant les formes et fonctions du connaissance, constitue une indication essentielle relativement aux conditions de transport, bien que l'application des tarifs de l'armateur puisse à la rigueur y suppléer. Or en parcourant les Conventions internationales dont nous avons déjà parlé, à savoir celles de Bruxelles, de Varsovie et de Berne, force est de constater que la première nommée, qui nous intéresse au premier chef, n'en dit pas un mot et que la seconde ne fait figurer le prix du transport que dans les mentions non obligatoires de son article 8.

En revanche, la Convention de Berne (dite C.I.M.) en traite longuement, bien que de manière peu claire disent ses commentateurs. Si toutefois elle s'occupe de cette importante question des tarifs et de leur application, c'est que dès le début, les Etats cherchèrent à empêcher que les chemins

¹ Voir à ce sujet, pp. 63 et s.

de fer n'abusent de leur monopole économique et juridique (concession) au détriment des usagers. Car qui dit monopole, dit suppression de la loi économique de l'offre et de la demande. Il nous paraît cependant oiseux d'examiner en détail la manière dont la C.I.M. traite de cette question, puisqu'aussi bien c'est la seule des trois Conventions qui laisse aux transports combinés une complète liberté de régime juridique. Tant que les transports combinés ne feront pas l'objet d'un monopole, on ne leur imposera vraisemblablement pas à l'instar du rail seul, la publication de tarifs internationaux.

Quant au fret maritime, il représente en général la fraction la plus importante du prix du transport combiné et il va de soi que sur ce point également, les usages maritimes jouent un rôle prépondérant. En droit maritime suisse, la Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse prévoit à l'article 114 *f*) que le connaissement doit contenir en particulier les « modalités du fret ». D'autre part « laissés en suspens par de nombreuses lois étrangères, comme par la Convention de Bruxelles, les problèmes de l'acquisition du fret et de l'identification du débiteur méritent d'autant plus de recevoir dans notre droit suisse, une solution de principe claire et simple que la livraison au port de destination, ayant lieu hors de Suisse, suscite en cas de contestation sur la règle à suivre, d'insolubles conflits de lois »¹. L'article 109, alinéa 1 précise donc dans cet ordre d'idées que « le fret n'est dû que si les marchandises sont livrées ou mises à la disposition du destinataire au port de destination ». A quoi l'article 110, alinéa 1 ajoute « Celui qui demande livraison de la marchandise devient débiteur du fret et des autres créances dont la marchandise est grevée ». Notons cependant qu'en temps de guerre, le fret est toujours payé au départ (« freight prepaid ») et qu'en temps de paix, en cas de vente C.I.F. ou franco destination, les connaissements portent fréquemment cette mention, le prix de la marchandise payé par le destinataire incluant déjà les frais de transport.

Le fret maritime est sans doute de tous les prix de transport celui qui est le plus sensible à la loi de l'offre et de la demande. En temps de paix « tramps » et « liners » se font une concurrence acharnée, ce qui abaisse le fret à une limite voisine du prix de revient de l'armateur. Par contre, l'état de guerre en raréfiant le tonnage disponible amène une hausse considérable du cours des frets.

Ce sont d'ailleurs des raisons de concurrence, comme nous l'avons déjà relevé, qui ont incité certains armateurs à offrir à leur clientèle l'usage du connaissement direct. Ce dernier a donc toujours subi, sur le terrain

¹ Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale à l'appui d'un projet de loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse, du 22 février 1952.

du fret, les fluctuations du marché des transports maritimes, allant même jusqu'à disparaître en période de guerre, ce qui est le sort d'un document, international par définition.

En raison donc de l'extrême dépendance que le prix du transport combiné aura toujours vis-à-vis du fret maritime, nous estimons utile de dire ici quelques mots de ce dernier :

Une première distinction s'impose selon que la marchandise voyage par « liner » ou par « tramp ». En effet, les compagnies de navigation qui exploitent des lignes régulières sont obligées de suivre des tarifs de fret, qui constituent une offre permanente au public. En revanche, les bateaux voués au « tramping », c'est-à-dire à la « navigation à la cueillette » transportent leurs cargaisons au cours mondial des frets, dont les variations sont considérables selon l'abondance ou la rareté des marchandises à transporter et du tonnage disponible. Or nous avons vu ¹ que l'un des avantages les plus substantiels du connaissement direct consiste à permettre au vendeur de connaître à l'avance le prix total du transport et de fixer le prix de vente de sa marchandise C.I.F., C. & F. ou franco destination en pleine connaissance de cause et non à l'aveuglette avec risque de perte. Il est donc clair que seuls les tarifs des « liners » permettent cette détermination à l'avance du fret global. De plus c'est précisément dans le but d'attirer du fret sur leurs lignes régulières que les grandes compagnies de navigation lancèrent le connaissement direct. Nous devons donc en conclure qu'en règle générale les parcours maritimes des transports combinés faisant l'objet du futur connaissement direct auront lieu essentiellement par « liners », le « tramp » restant surtout le moyen de transport pour cargaisons de matières premières en vrac.

D'autre part, le fret peut se calculer « au voyage », « à temps » « à la tonne », « au tonneau », « à la pièce » ou « ad valorem ». En ce qui concerne l'affrètement d'un navire pour un voyage déterminé, par journée ou au mois d'utilisation, bien que non exclu il ne peut pratiquement s'appliquer au trafic des marchandises voyageant sous connaissement direct, trafic qui implique l'utilisation de lignes régulières et de tarifs préétablis en vue de la coordination des divers moyens de transport. Par contre le fret global peut très bien se calculer comme le fret maritime au poids, au volume, à la pièce ou en fonction de la valeur de la marchandise, selon qu'il s'agit de marchandises courantes, volumineuses, formant une masse indivisible ou d'objets précieux de petit volume. Il n'y a donc pas antinomie entre les principes généraux de calcul du fret et ceux des autres moyens de transport dans lesquels le fret est généralement fonction du poids de la marchandise.

¹ pp. 15 et 16.

Nous ne saurions terminer cette section sur le fret global sans jeter un coup d'œil sur ce qu'en dit l'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises. En fait, il n'en dit pas grand chose, sinon que « le prix du transport » fait partie des mentions qui doivent figurer dans le titre de transport combiné, à la demande de l'expéditeur ou du premier transporteur (article 9). Si l'on n'en a pas fait une mention obligatoire, c'est sans doute qu'à l'instar du connaissance maritime, on admet que l'application des tarifs combinés peut y suppléer. Mais, d'autre part, s'agit-il bien du prix « global » ? Sans doute, puisqu'à l'article 4 le mot « transport » est défini comme : « la période qui s'étend depuis la prise en charge de la marchandise par le premier transporteur jusqu'à sa livraison au bénéficiaire du titre de transport combiné... ». On en conclura donc que le susdit Avant-Projet n'a heureusement pas tout à fait négligé le fret global, cet élément si important parmi les avantages qu'offre le connaissance direct.

3. INDEMNISATION

L'article 447 CO prévoit que le transporteur doit la valeur intégrale de la marchandise qui périt ou se perd, à moins qu'il ne s'agisse d'une conséquence :

- 1) de la nature même de la chose,
- 2) d'une faute de l'expéditeur ou du destinataire,
- 3) des instructions de l'expéditeur ou du destinataire,
- 4) de circonstances que les précautions prises par un voiturier diligent n'auraient pu prévenir.

Des dommages-intérêts supérieurs ou inférieurs à la dite valeur intégrale peuvent cependant être fixés contractuellement. Or, comme nous l'avons vu au début de notre titre III, les Conventions internationales de Varsovie, de Berne et de Bruxelles ne se sont pas privées de cette faculté, prévue d'ailleurs par la plupart des législations.

En effet, la responsabilité du transporteur *aérien* est limitée (sauf en cas de dol ou de faute lourde) à fr.s. 72,— *par kilogramme*. Ce qui revient à dire qu'un colis de 10 kg. entièrement perdu et par exemple d'une valeur de fr.s. 10.000,—, ne donne lieu qu'à une indemnité de fr.s. 720,—. Mais si ce même colis accuse un manquant de 5 kg., l'indemnité sera-t-elle de fr.s. 360,— ou de fr.s. 720,— au maximum, c'est-à-dire calculée d'après le poids brut ou net manquant, ou d'après le poids brut total de la marchandise énoncé à la lettre de transport aérien ? La première solution correspond à celle de la Convention de Berne (C.I.M. art. 31), qui la prévoit d'ailleurs

expressément. Inutile de dire que c'est également celle qu'appliquent les compagnies de transport aérien, mais rien dans le texte de la Convention ne permet de déduire que cette interprétation du texte de l'article 22 de la Convention de Varsovie correspond bien à l'intention des auteurs de celle-ci.

De leur côté, les transporteurs ferroviaires voient leur responsabilité limitée par la Convention de Berne à fr.s. 142,85 *par kilogramme de poids brut manquant* (article 31). En cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer, ce ne sont malheureusement pas les principes du droit commun concernant la réparation intégrale du dommage qui doivent entrer en jeu sans restriction. L'article 37 prévoit en effet que dans ce cas, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice *prouvé*, jusqu'à concurrence du double des fr.s. 142,85 susmentionnés, soit fr.s. 285,70 par kilogramme. Cette limitation de pénalité pour dol ou faute lourde a bien entendu soulevé de nombreuses et véhémentes critiques. Elle n'a toutefois pas été abrogée jusqu'ici, son incidence pratique étant très limitée en raison du fait que très peu de marchandises dépassent cette valeur de fr.s. 285,70 par kilogramme. Cette dérogation au droit commun n'en demeure pas moins choquante.

Quant à la responsabilité des transporteurs maritimes, nous avons déjà vu qu'elle est limitée par la Convention de Bruxelles (article 4, paragraphe 5) à la somme de 100 £ or, soit à fr.s. 3845,— *par colis ou unité*¹. L'incorporation de ce montant dans les législations nationales a donné les résultats étonnants que nous avons examinés dans notre titre II (p. 48). Or, à part le problème d'une indemnisation et d'un délai de prescription uniformes dans les pays qui appliquent la Convention de Bruxelles, la question de la définition de « l'unité » a donné lieu à de nombreux procès. Les jugements intervenus² permettent de conclure qu'il faut entendre par « unité » non pas kilogramme, mais l'appellation courante en lieu et place de colis, comme par exemple : balle, sac, fût, etc. L'unité de poids, c'est-à-dire le kilogramme, le quintal ou la tonne ne doit s'appliquer qu'aux marchandises en vrac et se trouve établie d'après le connaissance, selon qu'il porte sur des kilogrammes, des quintaux ou des tonnes. Quid en cas de dol ou de faute lourde ? L'article 4, n° 5, paragraphe 1 prévoit que le transporteur ne peut « en aucun cas » dépasser la somme de 100 £ or. La doctrine et la jurisprudence se demandent donc si cela signifie que le transporteur peut se prévaloir de la limitation, même quand il a commis une

¹ Jugement du 30 décembre 1949 du « Zivilgericht des Kantons Basel-Stadt », « La Neuchâteloise » c/ « Nautilus » A. G. — La Loi fédérale de 1953 indique Fr. 2000,— « par colis ou unité » (article 105).

² *Précis G. Ripert*, p. 283, Cour de cassation, Requ. 28 avril 1947. Journal de la Marine marchande du 24 novembre 1949, p. 2423, Jugement du Tribunal de Commerce d'Oran du 7 février 1949.

faute lourde. La Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse prévoit à l'article 105 que « la responsabilité du transporteur ne peut en aucun cas dépasser la somme de deux mille francs suisses par colis ou unité de fret... Sont réservés les cas de dol et de faute grave du transporteur ». Dans son *Précis de droit maritime*, le professeur G. Ripert (p. 284) est d'avis qu'il y a lieu d'écarter la limite légale seulement en cas de dol, la faute lourde étant trop difficile à distinguer de la faute légère. Quant aux tribunaux, celui de Casablanca (8.IV.1947) et le Tribunal de commerce de la Seine (8.I.1948) ont décidé que cette limitation n'est pas applicable au cas de faute lourde du transporteur. Par contre, la Cour d'appel de Rabat (19.III.1948) a condamné cette interprétation, déclarant que la faute lourde fait obstacle aux clauses de non-responsabilité, mais non à l'application d'une limite légale. La Cour de cassation (31.V.1949) s'est prononcée en sens contraire. Le Tribunal de commerce de Marseille a, par jugement du 30 juin 1950, décidé que la limitation légale est inapplicable au cas de faute lourde ¹.

En ce qui concerne les transporteurs fluviaux et routiers, les Conventions internationales qui les visent étant encore à l'état de projets, tout ce qui touche à la limite maximum de la responsabilité constitue le point crucial des pourparlers et l'on semble s'approcher de la solution de compromis désirable. Comme nous avons pu le constater lors de la session du Groupe d'Experts gouvernementaux du Sous-Comité des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, qui s'est réuni à Genève en avril 1951, selon que l'on se trouve du côté des transporteurs ou des usagers, les opinions sur cette limite peuvent varier de 1 à 70 fr.s. par kilogramme ! A la suite d'une récente convocation de la Chambre de Commerce internationale, des représentants des usagers et de l'Union routière internationale se sont mis d'accord pour suggérer à la Commission économique pour l'Europe de fixer la responsabilité du transporteur routier à 18 francs-or par kilogramme manquant (soit environ 25 francs suisses). De son côté, le Comité du contrat de transport international par fleuve, réuni à Pallanza en septembre 1950, a décidé d'ajourner la question du chiffre de la responsabilité du transporteur ! Notons cependant que son Avant-Projet qui s'inspire essentiellement de la Convention de Bruxelles prévoit (article 4, n° 5) un maximum « par colis ou pièce, ou dans le cas de chargements de marchandises en vrac (ou de bois), par l'unité qui, au lieu de chargement, sert habituellement au calcul du fret de marchandises telles que celles qui ont fait l'objet du contrat, ou par fraction de cette unité... ». Vu les inconvénients que nous venons de signaler dans la Conven-

¹ Compte rendu de la première session du Comité du contrat de transport international par fleuve tenue à Pallanza du 14 au 16 septembre 1950, p. 7.

tion de Bruxelles au sujet du terme « unité », il s'agit d'une très importante amélioration.

En ce qui concerne plus particulièrement la Suisse, nous relèverons à titre documentaire les conditions du connaissance rhénan utilisé par les armateurs bâlois. On peut y lire au paragraphe 20, que la responsabilité de l'armateur est limitée dans tous les cas à fr.s. 20,— par 100 kilogrammes de marchandises chargées, c'est-à-dire à 20 centimes par kilogramme. De ces chiffres dérisoires la Loi maritime suisse a fait bonne justice, puisqu'elle s'applique également à la navigation rhénane en vertu de son article 125 (titre VII) qui prévoit que « la navigation exercée sur le Rhin... est assimilée à la navigation maritime dans la mesure où, dans le présent titre, des dispositions de la présente loi lui sont déclarées applicables ». L'article 127 alinéa 2 précise donc que « les dispositions du titre V s'appliquent aux contrats pour l'utilisation des bateaux de la navigation intérieure et au connaissance... ».

Qu'en est-il maintenant de l'Avant-Projet de Convention internationale sur le Contrat de transport combiné ?

La Commission internationale semble avoir écarté le système de l'uniformité en ce qui concerne le principe même de la responsabilité des transporteurs, puisqu'elle applique au premier chef à chaque moyen de transport les règles de responsabilité de sa propre Convention, à moins que l'on ne puisse déterminer la partie du transport au cours de laquelle le dommage est né. Par contre, elle a estimé que cette uniformité s'impose, au contraire, en ce qui concerne la limite de la responsabilité des transporteurs. Cette limite sera donc la même quel que soit le transporteur intéressé : ferroviaire, routier, maritime, fluvial, aérien, commissionnaire de transport, transitaire ou dépositaire¹. Le système envisagé est décrit à l'article 19 de l'Avant-Projet en ces termes :

1. Le montant de l'indemnité, prévue aux articles précédents, est limité par kilogramme brut de la marchandise à une somme ne dépassant fois le prix à la bourse de New-York, U.S.A., d'un gramme d'or de millième de fin. Mais l'expéditeur a la faculté lors de la remise de la marchandise au premier transporteur de déclarer une valeur ou un intérêt spécial à la livraison et ce, moyennant, le cas échéant, le paiement d'une taxe supplémentaire.
2. Cette déclaration mentionnée au titre de transport combiné vaut présomption du montant du préjudice éprouvé.

¹ Les auteurs prévoyant cependant seulement une application facultative de la Convention par les parties, la limite de la responsabilité ne saurait être inférieure à celles prévues dans les Conventions ayant force de loi.

Ajoutons qu'en cas de dol « ou d'une faute qui d'après la loi de la juridiction saisie par le bénéficiaire est considérée comme équivalente au dol », l'article 20 prévoit que le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de la Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité. On remarquera donc en passant que l'on ne parle plus de faute lourde, dont la notion est difficile à définir, mais de faute équivalente au dol.

Comme on le voit, la limitation s'entend par kilogramme brut de la marchandise. Or comme nous l'avons relevé en examinant la limite de responsabilité de la Convention de Varsovie, il y a lieu de préciser si l'indemnité limite sera calculée d'après le poids brut manquant ou d'après le poids brut total de la marchandise énoncé dans le titre de transport. Ceci joue un rôle important pour la fixation de la valeur par kilogramme, comme M. Prodromidès, docteur en droit, conseiller juridique du Comité central des assureurs maritimes de France, en a fait la démonstration au Groupe d'Experts gouvernementaux du Sous-Comité des transports routiers susmentionné, en sa qualité de délégué de la Chambre de Commerce internationale. En effet, lorsqu'on prend comme base de la limite maximum de responsabilité, le poids brut total énoncé sur le titre de transport, c'est-à-dire par exemple 100 kg. et non 10 kg., pour une marchandise de 100 kg. ayant accusé un manquant de 10 kg., on impose au transporteur pour les cas de dommages partiels le paiement d'une indemnité pouvant être équivalente le cas échéant à celle de la perte totale. Il y a donc lieu d'admettre que dans ce cas, la fixation de la limite par kilogramme doit être inférieure à celle prévue en général par kilogramme de poids brut manquant, sans pour cela devenir dérisoire comme dans l'ancien *connaissance bâlois*.

Quoi qu'il en soit, M. Algot Bagge, président du Comité du titre de transport international combiné, dans une note du 28 février 1951 à l'intention de la Réunion d'information du 12 avril 1951 à la Chambre de Commerce internationale, à Paris, écrivait :

Quant au montant de l'indemnité, il a été proposé qu'il soit limité à une certaine somme par kilogramme brut de la marchandise. On n'a pourtant pas voulu proposer une somme donnée avant qu'elle ait été discutée par les intéressés, cette question étant des plus difficiles. Un avis sur ce point est donc très désirable.

Si l'on résume ce que nous avons dit des indemnités limites prévues par les diverses conventions, on obtient le tableau suivant :

<i>Transports maritimes :</i>	Fr.s. 2.000,— (£200,—, \$500,—, ffs. 50.000,—) par <i>colis</i> .
<i>Transports ferroviaires :</i>	Fr.s. 142,85 par <i>kilo brut manquant</i> .
<i>Transports aériens :</i>	Fr.s. 72,— par <i>kilo</i> .
<i>Transports routiers :</i>	Fr.s. 25,— par <i>kilo de poids brut par envoi</i> (Rudesheim, VI. 1951).
<i>Transports fluviaux :</i>	Fr.s. 1.225,— (£100,—) par <i>colis</i> .

A titre comparatif les administrations postales, qui effectuent les transports combinés internationaux par excellence, ont également une responsabilité limitée par un « *Arrangement concernant les colis postaux* », en application de l'article 4 de la Convention postale universelle conclue à Paris le 5 juillet 1947. Leur indemnité ne peut dépasser :

Fr.s. 14.25	<i>par colis</i>	jusqu'au poids de 1 kilo ;
Fr.s. 21.40	<i>par colis</i>	de plus de 1 jusqu'à 3 kilos ;
Fr.s. 35.65	<i>par colis</i>	de plus de 3 jusqu'à 5 kilos ;
Fr.s. 57.00	<i>par colis</i>	de plus de 5 jusqu'à 10 kilos ;
Fr.s. 78.40	<i>par colis</i>	de plus de 10 jusqu'à 15 kilos ;
Fr.s. 99.80	<i>par colis</i>	de plus de 15 jusqu'à 20 kilos.

Il s'agit en quelque sorte d'une combinaison de la limite par kilogramme et de la limite par colis, mais qui n'est pratiquement réalisable qu'en raison du poids réduit des colis acceptés qui ne peuvent dépasser 10 kilos ; l'acceptation au transport de colis entre 10 et 20 kilos étant facultative.

Le tableau ci-dessus fait ressortir clairement qu'en cas de discussion, les maritimes et les terrestres coucheront sur leurs positions, les premiers s'en tenant à leur limite par colis, les seconds à leur limite par kilogramme, les uns et les autres craignant toute innovation qui pourrait compromettre la stabilité de la jurisprudence relative à leur moyen de transport. Or dans toutes ces questions de conventions internationales, le compromis est en général le moyen d'aboutir à des résultats concrets et *nous sommes d'avis qu'en discutant par exemple une limite représentant environ fr.s. 25,— par kilogramme de poids brut manquant, jusqu'à concurrence de fr.s. 2000,— par colis, on aurait de fortes chances d'emporter la majorité, sinon l'unanimité des intéressés.*

En ce qui concerne la valeur-or, nous ne saurions nous prononcer, étant donné les résultats variables obtenus dans les diverses conventions. L'essentiel est à notre avis que l'on s'entende sur une valeur internationale quelconque et que périodiquement un institut international, par exemple la Chambre de Commerce internationale ou les Nations Unies, s'occupe de son ajustement à l'indice des prix. Il serait nécessaire en effet que l'application de la Convention internationale sur le Contrat de transport combiné soit uniforme, que la chaîne des transporteurs soit actionnée dans un pays à monnaie forte ou dans un pays à monnaie faible. Les usagers et les assureurs seraient probablement davantage enclins à envisager des limites moins élevées, si la méthode adoptée permettait d'admettre que les transporteurs ne seront pas mis au bénéfice de dévaluations successives ou d'inflations. On peut en effet se demander s'il est judicieux de prendre le prix de l'or comme régulateur, alors que ce métal semble faire de plus en plus

l'objet de manipulations d'ordre davantage politique qu'économique. On se trouvera fatalement en présence d'un choix à faire entre les prix officiels des Banques nationales, qui de notoriété publique n'ont pas suivi la fameuse « spirale des prix », et les prix des marchés noirs ou libres de l'or que les gouvernements, c'est-à-dire les Hautes Parties Contractantes des conventions internationales, ne sauraient reconnaître officiellement en l'honneur d'une seule et unique convention, sans désavouer en quelque sorte leur politique monétaire. Dans cet ordre d'idée, la Loi fédérale sur la navigation maritime prévoit à l'article 105, alinéa 2, qu'« En cas de changements essentiels affectant de façon durable les valeurs en cause, le Conseil fédéral peut élever ou abaisser le montant maximum par colis ou unité de fret ». Cet alinéa qui permet à notre Loi maritime des ajustements éventuels, lui donne une plus grande souplesse comparativement aux lois étrangères, dont chaque modification doit être soumise aux parlements respectifs, avec tous les aléas que cela comporte.

Considérations générales.

Pour conclure cette section sur « l'indemnisation », il nous paraît utile d'en préciser le sens et le but, car nous avons pu observer dans les conférences internationales relatives aux transports, que ce mot dans la bouche des délégués des gouvernements, des transporteurs, des usagers, des assureurs ou des fonctionnaires internationaux, n'avait pas une signification identique, tout comme cela se produit pour le mot « démocratie » dans les conférences internationales politiques. Tout le monde en parle, mais personne n'explique l'acception dans laquelle le terme est utilisé.

Au sens propre « l'indemnisation » correspond à la réparation d'un dommage. C'est en somme ce qu'en dit l'article 447 CO lorsqu'il prévoit que le transporteur doit la valeur intégrale de la marchandise qui périt ou se perd. Mais peut-on réellement parler de réparation d'un dommage, c'est-à-dire d'indemnisation, lorsqu'on traite du problème de la limite de la responsabilité des transporteurs ? Le vendeur d'une caisse de 10 kg., contenant des montres en or d'une valeur de fr. 15.000,—, peut-il considérer la somme de fr.s. 720,— que lui remettra le transporteur aérien en cas de vol total comme une « indemnisation », c'est-à-dire comme la réparation du dommage subi ? Nous avons pris à dessein un cas extrême, mais on doit admettre qu'en raison même de l'existence des limites de responsabilité, il n'y a plus à proprement parler de véritable « indemnisation ». Le terme est resté, mais il s'est vidé partiellement de sa signification première.

En bref, la situation de fait est la suivante :

1. Les *transporteurs* rêvent d'irresponsabilité complète, ou presque.
2. Les *gouvernements* pour des raisons économiques et d'ordre public ne peuvent sanctionner l'irresponsabilité.
3. Les *usagers* veulent être « indemnisés » au sens propre de ce terme, c'est-à-dire à 100 %, par les transporteurs ou les assureurs.
4. Les *assureurs* « indemnisent » par définition à 100 % (sauf cas de sous-assurance ou franchise).
5. Les *assureurs* subrogés aux droits des assurés essaient de récupérer des transporteurs les montants-limites prévus dans les Conventions, pour autant que les sinistres ne soient pas la conséquence d'événements exonérant le transporteur de toute responsabilité (par exemple, guerre, grève, force majeure, etc., pour ne citer que les plus importants).

Il résulte de ce qui précède que dans la grande majorité des cas, le chargeur est « indemnisé » — au sens propre — par son assureur, lequel selon la nature du sinistre peut tenter de récupérer une partie (le plus souvent modeste en vertu des limites prévues par les conventions) de l'indemnité qu'il a versée, en exerçant le recours contre le ou les transporteurs, raison pour laquelle dans la jurisprudence, les parties en présence sont en général : un transporteur et une compagnie d'assurances. C'est encore le moyen de lutte le plus efficace, à la disposition des assureurs, pour la *prévention* des pertes et dommages. Cette prévention est utile en fin de compte non seulement aux assureurs, mais également aux usagers (qui ont intérêt à ce que la marchandise arrive saine et sauve à destination) et aux gouvernements, en général sensibles au danger que représentent des moyens de transport livrés, sous prétexte de concurrence, au laisser-aller et au vol organisé.

A première vue, ce mécanisme peut paraître compliqué, mais nous verrons plus loin qu'il a parfaitement sa raison d'être et qu'il constitue la dernière digue, devant la marée montante de l'irresponsabilité.

Nous avons constaté ces dernières années que quelques théoriciens du droit international semblent vouer un regain d'intérêt au complexe *responsabilité-assurance* et l'on retrouve fréquemment sous la plume d'éminents jurisconsultes en matière de droit des transports, l'opinion selon laquelle les querelles sur la détermination de la responsabilité du transporteur et de sa limite sont tout à fait stériles et sans objet, puisqu'en définitive ce ne sont pas les transporteurs mais les assureurs des transporteurs ou des chargeurs qui « doivent payer les pots cassés »¹. Sous l'aspect de

¹ Voir à titre d'exemple G. RIPERT, *Précis de Droit Maritime*, p. 251. « Ils (les chargeurs) font assurer leurs marchandises et, en cas de perte ou d'avarie, dirigent leur recours contre les assureurs. Nous avons là un phénomène qui s'est produit dans d'autres parties

« l'indemnisation » pure et simple, la remarque est pertinente, mais c'est à notre avis une grave erreur de s'imaginer avoir résolu le problème de la responsabilité en disant aux assureurs : débrouillez-vous, il s'agit en somme d'une querelle de famille entre assurance Transport et assurance Responsabilité du transporteur. En effet, la question de « l'indemnisation » intégrale du propriétaire de la marchandise est résolue par l'assurance depuis fort longtemps et ne constitue nullement l'objectif véritable des conférences internationales chargées de déterminer la responsabilité du transporteur et ses limites.

En réalité, ces conférences et les conventions qui en résultent doivent instaurer en quelque sorte un « règlement de police » des transports internationaux, c'est-à-dire un ensemble de règles qui maintienne l'ordre et la sécurité de ces transports intercontinentaux. Ceci est de l'intérêt non seulement des usagers personnellement, mais également des économies nationales, voire même des défenses nationales, pour lesquelles il est de la plus haute importance d'avoir à disposition un appareil de transport sur terre, sur mer et dans les airs capable de fonctionner de manière impeccable. Or cet appareil ne saurait être le fait d'irresponsables, tant il est vrai que « la peur du gendarme » est le commencement de la sagesse.

Notre conclusion sera donc, que la question de la limite de la responsabilité du transporteur n'a absolument rien à voir avec l'« indemnisation » du chargeur en cas de perte ou d'avarie. Cette « indemnisation » incombe aux assureurs qui s'en acquittent selon les termes et conditions de la police d'assurance qu'ils ont souscrite. En revanche, toute infraction aux règles des conventions internationales mérite une « sanction », ou une « pénalité », ou encore pour reprendre le terme même du troisième alinéa de l'article 447 CO des « dommages-intérêts ». C'est à notre avis le sens qu'il y a lieu de donner à ces « indemnisations limitées » et il est particulièrement regrettable que cet aspect de la question ne soit pratiquement jamais évoqué, ni dans les conférences, ni dans les conventions.

du droit : la substitution de l'assurance à la responsabilité ». p. 253 : « Si, dans le droit commun, la garantie des actes du préposé est d'ordre public, c'est pour éviter qu'une personne ne fasse commettre un dommage par son préposé. Il faut que les tiers aient un recours. Or en matière maritime, ce recours existe, car toutes les marchandises sont assurées... ».

CHAPITRE II

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR PRINCIPAL

Le seul point sur lequel il y ait unanimité en cette matière, c'est que le transporteur principal — ou émetteur du connaissance direct — est en tout cas responsable des prestations qu'il peut exécuter par ses propres moyens. Cette responsabilité est d'ailleurs déterminée en général par l'une des conventions internationales dont nous avons parlé. Il garantit donc le transport en qualité de transporteur aux conditions de son connaissance, sur le parcours qu'il dessert.

Le problème se complique en revanche, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur principal pour les parcours non desservis par lui. La gamme commence avec la responsabilité complète en cas d'accident ou de faute et aboutit même à l'irresponsabilité complète. Entre ces extrêmes se trouvent naturellement de multiples variantes.

La responsabilité complète est établie par l'article 449 CO de la manière suivante :

Le voiturier répond de tous accidents survenus et de toutes fautes commises pendant le transport, soit qu'il l'ait effectué lui-même jusqu'à destination, soit qu'il en ait chargé un autre voiturier ; sous réserve, dans ce dernier cas, de son recours contre celui auquel il a remis la marchandise ¹.

Durant la guerre de 1939 à 1945, la question de l'interprétation de cet article se posa avec acuité lorsque l'« Office de guerre pour les transports » se mit à émettre des connaissances directs, en limitant sa responsabilité (article 11 de son connaissance) au choix du transporteur secondaire et aux instructions données à celui-ci. Cela revenait à dire qu'on dérogeait à l'article 449 en revenant aux règles ordinaires du mandat et plus particulièrement à celles de l'article 399 CO réglant le cas où le mandataire se *substitue* quelqu'un.

Cette argumentation négligeait donc l'existence de l'article 101 CO réglant la responsabilité pour les « *auxiliaires* » en ces termes :

¹ Dans le même sens, article 99 du Code de Commerce français : « le transporteur est garant des faits des commissionnaires intermédiaires, auxquels il adresse les marchandises ».

Celui qui, même d'une manière licite, confie à des auxiliaires, tels que des personnes vivant en ménage avec lui ou des employés, le soin d'exécuter une obligation ou d'exercer un droit dérivant d'une obligation, est responsable envers l'autre partie du dommage qu'ils causent dans l'accomplissement de leur travail.

.....
 Si le créancier est au service du débiteur, ou si la responsabilité résulte de l'exercice d'une industrie concédée par l'autorité, le débiteur ne peut s'exonérer conventionnellement que de la responsabilité découlant d'une faute légère.

Or, la Cour d'appel de Bâle avait rendu un jugement en date du 4 mars 1938, établissant qu'en cas d'utilisation d'un second voiturier, on doit le considérer comme *auxiliaire* au sens des articles 449 et 101 CO ¹.

Comme l'émission de ces connaissances directs permettait d'assigner à Berne le susdit Office, pour les dommages causés par l'armateur auxiliaire étranger, comme ces dommages auraient dû être remboursés en francs suisses et n'auraient peut-être pas pu être récupérés dans cette monnaie, et enfin, comme le jugement de Bâle susmentionné risquait d'être confirmé au Tribunal fédéral, l'émission de ces connaissances directs jugée risquée et peut-être onéreuse par les organes de la Confédération fut suspendue, non sans susciter de vigoureuses protestations des grandes entreprises suisses d'exportation, *qui en réclamaient énergiquement la continuation*.

Si l'Office de guerre pour les transports entra en liquidation à la fin des hostilités, nous ne croyons pas qu'il en ait été de même de l'intérêt des exportateurs suisses pour le connaissance direct et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous espérons que la présente étude trouvera un écho favorable dans les milieux économiques suisses et contribuera à la réalisation, sur le plan national et international, d'un système juridique réglant les transports combinés à la satisfaction des usagers.

¹ *Schweizerische Juristen-Zeitung*, vol. 37, pp. 17-18 : « Speditionsvertrag : der Zwischenspediteur ist Hilfsperson, nicht Substitut. ... Für den Auftraggeber ist wesentlich, dass er es nur mit einem verantwortlichen Beauftragten zu tun hat, sich bei Anständen nur an diesen halten muss. Zwar ist der Spediteur bei Erledigung der Aufträge auf die Mitwirkung anderer angewiesen, aber bei zweckmässiger Organisation seines Gewerbes gleichwohl in der Lage, die volle Verantwortung für die richtige Ausführung der Aufträge auf sich zu nehmen. Ob er sich an den verschiedenen Orten eigener Angestellter oder anderer Spediteure bedient, kann keinen Unterschied in der Haftung begründen. Dem Auftraggeber sind diese Interna meist unbekannt und er braucht sich darum nicht zu bekümmern. Er will, dass seine Ware spedierte werde, und überlässt es dem Spediteur, wie dieser damit zurechtkommt. Es würde dem Sinn des Vertrages, wie er ihn versteht und verstehen darf, zuwiderlaufen, wenn er sich im Falle von Anständen mit fremden Personen im fremden Lande herumstreiten müsste ».

Id., VON TUHR, CO, paragraphe 70, p. 522.

1. DOCTRINE ET JURISPRUDENCE

D'une manière générale on admet, en doctrine ¹ comme en jurisprudence, que le transporteur principal est garant comme commissionnaire du fait des transporteurs postérieurs. Les auteurs ont trouvé des explications diverses pour justifier cette responsabilité. Josserand et Ripert estiment que le transporteur principal ayant pris l'engagement de faire parvenir la marchandise au port de destination, il a donc promis le transport intégral et par suite, se trouve tenu de l'effectuer.

Nous préférons (en ce qui nous concerne) l'explication historique de Weibgen, selon laquelle il y a lieu de partir de l'intention des parties, lors de la création du trafic combiné. En effet, comme nous l'avons déjà dit, l'établissement d'un connaissance direct et l'existence d'un fret global ont pour conséquence l'élimination des transitaires et des commissionnaires de transport, dans les ports intermédiaires et de destination. Cette élimination se produit pour des raisons d'économie, de rapidité et de simplicité, mais en réalité la fonction est exercée par le transporteur principal lui-même. Aux endroits en question, il doit en effet prendre soin de la marchandise tout comme ceux qu'il remplace. Les grands armements ont d'ailleurs en général un « service d'expédition » auquel doit s'appliquer la législation relative aux commissionnaires de transport.

Le transport est donc régi dans son ensemble par le connaissance direct et le contrat intervenu entre le chargeur et le transporteur principal régit le voyage jusqu'à sa destination finale. Ainsi se trouve réalisée l'unité du contrat et du fret dans la pluralité des parcours. Lorsque par exemple des marchandises transportées successivement par terre et par mer ont voyagé en l'état d'un seul titre de transport constitué par la lettre de voiture établie à la gare de départ, il n'existe au regard du destinataire qu'un seul contrat, régissant l'expédition d'une manière continue et opposable à tous les transporteurs successifs ².

Mais cette idée d'unité du contrat implique que le transporteur principal ne peut opposer les clauses des connaissances relatifs aux transports successifs. Il est responsable, lorsqu'il traite avec les transporteurs secondaires, de toute différence entre le connaissance direct et le connaissance émis par un transporteur secondaire qui porte préjudice aux droits du destinataire.

C'est ainsi que l'on ne saurait admettre, en matière d'avaries communes, que le transporteur principal impose au chargeur un règlement selon la loi française, pour laquelle aurait opté un transporteur secondaire, alors que

¹ RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n° 2019.

² R. BOSMANS, p. 43.

le connaissance direct prévoyait que le règlement s'effectuerait selon les Règles d'York et d'Anvers. Ces dernières sont en effet plus avantageuses pour le chargeur puisqu'elles font contribuer l'armateur pour la totalité de la valeur du navire et du fret, tandis que la loi française ne le fait contribuer que pour la moitié.

Il en va de même en ce qui concerne la limitation de la responsabilité, lorsque le premier transporteur accepte du transporteur subséquent — dans un transport successif maritime — une clause fixant une limite contractuelle de responsabilité plus basse que celle fixée au connaissance direct. Dans ce cas, il devient responsable vis-à-vis du bénéficiaire du connaissance direct, de la différence entre les deux limites ¹. G. Marais, traitant de ce cas dans *Le Droit Maritime Français* en parle au passé, la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 lui paraissant avoir nivelé ces limites, ce qui est théoriquement vrai, mais ne correspond malheureusement pas à la réalité des lois nationales. En effet, un armateur suisse qui émettrait un connaissance direct en déterminant un for suisse en cas de contestation, se trouverait être responsable pour son propre parcours de fr.s. 2000,— par colis et pour les autres parcours de la différence entre ce montant et ceux prévus par les législations pouvant entrer en ligne de compte. De sorte que, dans la pratique commerciale, l'armateur suisse qui n'existe que grâce à de substantielles subventions et garanties de la Confédération, sera peut-être le dernier à pouvoir émettre des connaissances directs !

On considère également que le transporteur principal commet une faute lourde s'il néglige, pour une marchandise voyageant sous connaissance direct avec déclaration de valeur, de faire également une déclaration de valeur lors du transbordement, de sorte que le risque de vol se trouve fortement aggravé pendant cette partie du voyage.

Il va sans dire que la clause de compétence inscrite dans le connaissance direct régit toutes les difficultés auxquelles peut donner lieu le contrat de transport pris dans son ensemble ². D'autre part, lorsque le transporteur principal est condamné par suite d'une faute commise par un transporteur subséquent, il peut exercer son recours contre ce dernier.

II. DROIT CONTRACTUEL

Dans la pratique toutefois, l'émetteur du connaissance direct et en général le premier transporteur limitent leur responsabilité au parcours qu'ils desservent et stipulent que celle-ci se termine à partir du premier

¹ Cour d'appel de New-York, 2^e Circuit, 9 janvier 1933.

² Ch. Civ. Cass. 16 juillet 1912 R.I.D.M. 28/332.

transbordement, avec la remise des marchandises au second transporteur. Ils ajoutent ordinairement que le chargeur sera soumis aux clauses des connaissements des transporteurs subséquents. D'où, une floraison de clauses que nous examinerons plus en détail au chapitre V.

Il y a lieu toutefois de relever que malgré ces limitations, tout lien contractuel n'est pas coupé entre l'émetteur du connaissement direct et le chargeur au moment de la remise des marchandises au second transporteur. Le transporteur principal a promis en effet dans le titre de transport combiné de livrer la marchandise au destinataire, au lieu de destination, c'est-à-dire d'assurer le transport de bout en bout. Bien qu'il lui soit loisible d'opposer à toute réclamation les stipulations du contrat de transport combiné, certaines obligations inhérentes à la nature du titre subsistent cependant. C'est ainsi qu'il doit notamment répondre à notre avis, de la disponibilité d'un moyen de transport sur le parcours du transporteur secondaire, faute de quoi la raison d'être du connaissement direct disparaîtrait. De même, il doit exiger des transporteurs subséquents un connaissement rédigé au nom du chargeur, afin que ce dernier puisse obtenir facilement la délivrance de la marchandise à destination. Le transporteur principal doit également aviser le destinataire du nom du navire substitué, ainsi que de l'arrivée de celui-ci à destination ¹.

Il n'en reste pas moins que les liens contractuels qui subsistent entre l'émetteur du connaissement direct et le chargeur sont trop ténus pour que ce titre de transport puisse avoir en l'état actuel de la pratique, une réelle utilité économique. Raison pour laquelle toute tentative de caractère privé ou gouvernemental, de trouver au problème une solution internationale, est justifiée par les avantages attendus aussi bien au point de vue commercial, qu'au point de vue bancaire.

III. AVANT-PROJET DE CONVENTION

Parmi les idées fondamentales qui dominent cet avant-projet, celle qui sans contredit est la plus utile au commerce international consiste à permettre au titulaire des droits sur la marchandise d'actionner à son choix, et quel que soit le lieu où le dommage s'est produit, soit le premier transporteur, soit le dernier transporteur, soit le transporteur entre les mains duquel se trouvait la marchandise au moment où le dommage est survenu, sauf recours des transporteurs entre eux. Ce système a d'ailleurs fait ses

¹ G. MARAIS, *Le Droit Maritime Français*, mars 1949, p. 96.

preuves depuis fort longtemps, puisque c'est celui de la Convention de Berne (C.I.M.)¹, laquelle prévoit en son article 43, paragraphe 3 :

Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre un de ces chemins de fer.

Le dit système a cependant été adouci en ce sens que l'Avant-Projet établit une règle particulière de responsabilité, moyen terme entre la responsabilité de la C.I.M. et celle très atténuée de la Convention de Bruxelles de 1924 : Le transporteur est exonéré s'il prouve que le dommage *n'est pas dû* à une faute de sa part ou de la part des autres transporteurs, de leurs agents ou préposés.

Au reste, les articles y relatifs sont conçus de la manière suivante :

Art. 15. — 1. Le transporteur est responsable envers le bénéficiaire du dommage né au cours de la partie du transport qui lui incombe.

2. Sans préjudice des recours qu'ils peuvent avoir contre les autres transporteurs, le premier et le dernier transporteur sont responsables envers le bénéficiaire pour l'ensemble du transport.

Lorsqu'aucune Convention n'est applicable ou qu'il n'est pas possible de déterminer la partie du transport au cours de laquelle le dommage est né :

Art. 15. — 4 ... le premier et le dernier transporteur seront dégagés de leur responsabilité s'ils prouvent qu'aucune faute ou négligence ni d'eux-mêmes ni d'un autre transporteur, ni des agents ou préposés d'aucun des transporteurs n'a contribué à la réalisation du dommage ; les autres transporteurs seront dégagés de leur responsabilité s'ils prouvent qu'aucune faute ou négligence d'eux-mêmes ou de leurs agents ou préposés n'a contribué à la réalisation du dommage.

Notons ici qu'en raison de la très large acception donnée par l'Avant-Projet au terme « transporteur »², il se pourrait très bien que le premier transporteur soit simplement un transitaire ou un commissionnaire de transport et c'est à notre avis le principal point faible de l'Avant-Projet en question. En effet, en ce qui concerne notamment les transports combinés ayant la Suisse pour point de départ, dans la grande majorité des cas un commissionnaire de transport sera premier transporteur et de ce fait émetteur du connaissance direct. Nous partageons l'opinion de A. Bagge (Mémoire du 31 juillet 1949), selon lequel il paraît équitable que le premier

¹ De même que de la Convention de Varsovie et des projets de Conventions routières et fluviales.

² Voir p. 70.

transporteur, comme organisateur de la chaîne des transporteurs et des transitaires, endosse une certaine part de responsabilité pour la sélection de ceux-ci et soit encouragé à éliminer les entreprises ne jouissant pas d'une réputation irréprochable. Mais si l'on fait reposer cette responsabilité accrue sur les épaules de l'honorable corporation des commissionnaires expéditeurs suisses, nous avons tout lieu de croire que ces derniers n'auront qu'un intérêt mitigé pour le périlleux honneur qui leur sera ainsi fait. On ne saurait mettre sur le même pied en effet les grandes Compagnies de navigation, les chemins de fer nationaux et les commissionnaires expéditeurs, érigés d'ordinaire en sociétés anonymes, dont certains n'ont pour capital social que le minimum requis de fr.s. 50.000,—. En conséquence en Suisse, seuls seront éventuellement intéressés les commissionnaires expéditeurs, qui pourront émettre des connaissements directs en qualité d'agents de compagnies de navigation ou de chemins de fer, sans engager pour autant la vie même de leur propre entreprise.

Nous concluons donc qu'il serait préférable de restreindre dans l'Avant-Projet la définition de « transporteur », quitte à modifier l'article 33 de la manière suivante :

1. Quiconque, n'étant pas transporteur au sens de la Convention, a reçu sous sa garde et surveillance une marchandise au cours d'un transport régi par la Convention, est responsable vis-à-vis du transporteur dont il a reçu *ou pour le compte de qui il a reçu la marchandise*, de tout dommage survenu pendant qu'il a eu celle-ci sous sa garde et surveillance.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU DERNIER TRANSPORTEUR

Le connaissance direct ayant pratiquement toujours à sa base un accord entre les divers transporteurs entrant en ligne de compte, il est clair que ceux-ci ont reconnu sa validité et que, contre sa remise, le dernier transporteur doit délivrer la marchandise à l'ayant droit. Sauf stipulation contraire, celui-ci n'a pas l'obligation de présenter simultanément le titre de transport relatif au dernier parcours partiel.

D'une manière générale, le dernier transporteur ne répond que de son fait personnel¹ et encore seulement dans les termes du connaissance qu'il a lui-même délivré. Le fait d'être le dernier — situation qui lui impose la délivrance de la marchandise au destinataire — n'implique nullement qu'il soit responsable pour les dommages qui ont pu se produire sur les parcours antérieurs et il n'est même pas présumé avoir reçu la marchandise en bon état, tout au moins s'il ne s'agit pas d'avaries apparentes, et réserve faite du cas où il assumerait par son attitude envers le destinataire, la responsabilité de tout le transport.

Sur ce dernier point, divers arrêts² de tribunaux permettent de conclure que si le dernier transporteur réclame au destinataire la totalité du prix du transport et se comporte vis-à-vis de lui comme étant aux droits des transporteurs antérieurs, il peut se voir opposer l'avarie ou le manquant, même s'il n'est pas personnellement responsable. Cette interprétation onéreuse pour le dernier transporteur doit porter un préjudice considérable au développement du connaissance direct en période de stabilité internationale, tant politique, que commerciale, étant donné que lorsqu'on atteint la phase du « buyer market », le payement des marchandises et du fret à destination prend un développement considérable.

Or c'est précisément le dernier transporteur qui est chargé de cet encaissement et la présence d'un connaissance direct le rendrait de plus responsable des avaries survenues à la marchandise pendant le transport entier. S'il a pris la précaution de formuler des réserves lors de la prise

¹ G. RIPERT, t. II, p. 1007.

² R. BOSMANS, p. 48. *Droit Maritime Français*, p. 95, mars 1949.

en charge des marchandises, sa responsabilité s'en trouve dégagée et se reporte sur les transporteurs précédents. Mais cela n'est possible en réalité que pour les pertes ou dommages apparents, car pour ceux qui ne le sont pas, avis peut être donné au transporteur « dans les trois jours de la délivrance » (Convention de Bruxelles de 1924) « dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise » (Convention de Berne, C.I.M.) et « dans un délai de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception » (Convention de Varsovie de 1929). De sorte que les pertes ou dommages *non apparents* sont pratiquement toujours à la charge du dernier transporteur, ceci étant vrai aussi avec la formule du connaissance direct actuel, qu'avec les transports combinés ayant lieu sous l'empire de plusieurs titres de transport successifs et qui constituent présentement la grande majorité. De sorte qu'il y a lieu de conclure, qu'en ce qui concerne les pertes ou dommages non apparents, dont l'origine ne peut être localisée sur l'un des tronçons du transport combiné, le dernier transporteur a un intérêt évident à les voir répartis entre les transporteurs participants par une réglementation adéquate, plutôt que de les supporter intégralement comme il en fait l'expérience actuellement, en l'absence d'un accord international.

C'est donc la fâcheuse situation du dernier transporteur, qui dans le domaine de la responsabilité, devrait inciter les *transporteurs eux-mêmes* à encourager l'introduction d'une Convention internationale ou tout au moins d'accords privés sur les transports combinés, puisque par exemple l'Avant-Projet prévoit précisément en son article 24 que :

- a) le transporteur qui d'après l'article 15 est seul responsable du dommage doit rembourser l'indemnité payée par un autre transporteur.
- b) si plusieurs transporteurs sont responsables, le montant à payer par chacun d'eux est fixé proportionnellement à sa part de responsabilité. Si l'évaluation des responsabilités est impossible, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c),
- c) s'il ne peut être prouvé lequel ou lesquels des transporteurs sont responsables du dommage, la charge de l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs, à l'exception de celui qui prouverait qu'il n'est pas responsable. Chaque transporteur sera responsable *proportionnellement à sa rémunération*.

La solution ainsi envisagée, d'une répartition proportionnelle à la rémunération nous paraît d'ailleurs la seule réalisable en l'occurrence. On ne saurait appliquer en effet la règle de répartition de la Convention de Berne (C.I.M.), répartition qui se fait proportionnellement *au nombre de kilomètres* des distances d'application des tarifs (article 48, paragraphe 1, c) alors que les autres moyens de transport et notamment les transports maritimes établissent leurs prix sur d'autres bases. D'autre part, l'Arrangement concernant les colis postaux établi lors de la Convention postale universelle conclue à Paris, le 5 juillet 1947, prévoit que « les Administrations en cause

supportent le dommage *par parts égales* ». Ce système qui, dans sa simplicité peut convenir à de grandes administrations nationales, ne saurait s'appliquer à des entreprises privées d'importance variable.

En conclusion, malgré le fait qu'en général il n'est pas l'organisateur de la chaîne des transporteurs, celui qui constitue le dernier maillon doit surtout avoir confiance en ses partenaires, puisque pouvant être seul assigné par le destinataire, il peut être appelé à payer non seulement les dommages survenus sur son propre parcours, mais également ceux dont il n'est pas seul responsable. La sélection des membres de chaque chaîne de transporteurs sera donc, à notre avis, une question de vie ou de mort pour l'avenir du connaissance direct, titre de transport combiné.

Dans un précédent projet, Algot Bagge, avait prévu l'enregistrement des transporteurs adhérents à la Convention, s'inspirant ainsi de la Convention de Berne de 1933, qui prévoit en son article 58 que : « L'Office central des transports internationaux par chemins de fer est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des *Etats contractants* relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2 ».

L'idée d'un enregistrement quelconque a depuis lors été abandonnée, sans doute en raison du caractère absolument privé et volontaire que l'auteur de l'Avant-Projet entend donner au régime actuellement prévu.

Pour notre part, nous sommes persuadé que le seul moyen de vaincre la hantise de certains transporteurs qui craignent de se trouver dans un lien de solidarité avec des *entreprises insolvables*, c'est précisément d'instituer une procédure d'enregistrement, chaque Etat contractant prenant en quelque sorte la responsabilité de la solvabilité des entreprises exploitant les lignes proposées à l'inscription.

Mais en plus de la *solvabilité des entreprises de transport*, un autre problème du même genre se pose également et il n'est certainement pas de moindre importance, puisque c'est celui de la *solvabilité des Etats*. A quoi servirait-il en effet à une compagnie de navigation suisse de s'entourer des plus larges garanties relativement à une ligne de chemin de fer d'outre-mer par exemple péruvienne ou américaine, si la réglementation économique et monétaire du Pérou ou des Etats-Unis empêche les transporteurs de ces pays de faire face à leurs obligations à l'étranger ? L'époque où nous vivons offre trop d'exemples de ce genre pour que nous puissions feindre d'ignorer cet aspect du problème. C'est donc la raison pour laquelle nous pensons que la base purement privée que les promoteurs de l'Avant-Projet de Convention veulent lui donner, pouvait se concevoir dans la période euphorique de l'immédiat après-guerre, période qui a malheureusement fait place à un protectionnisme de plus en plus général, générateur de barrières

et d'entraves de toutes espèces au commerce international. De sorte que des arrangements internationaux privés entre transporteurs ne peuvent avoir de valeur que s'ils sont approuvés et protégés par les Etats respectifs.

Ce n'est pas sans raison en effet que B. de Nanassy écrit que :

La situation économique ou technique d'un Etat peut être défavorable à tel point qu'un rapport de communauté avec celui-ci doit être considéré par les autres chemins de fer comme indésirable. Il convient donc pour tous les Etats parties à la convention et en particulier pour ceux dont les chemins de fer devront, selon toute prévision, entretenir un trafic animé avec l'adhérent, d'examiner de près la situation de celui-ci. Mais, pour que chaque Etat ne soit pas tenu d'enquêter lui-même, l'article 59, paragraphe 1, a chargé l'Office central de se prononcer, dans une note, quant à la situation des chemins de fer de l'Etat demandant son admission, et de préciser notamment si les chemins de fer en question seront en mesure de remplir les obligations qui leur incombent par suite de leur adhésion à la C.I.M. Cette note de l'Office central est communiquée aux Etats contractants en même temps que la demande d'adhésion. Elle constitue une indication précieuse par laquelle la libre détermination des Etats se trouve facilitée ¹.

Nous sortirions du cadre de notre étude si nous examinions ici le fonctionnement de l'Office central des transports internationaux *par chemins de fer*. En revanche, pour les raisons citées ci-dessus, nous estimons qu'un organe similaire devrait être créé, avec une sphère d'activité identique en vue du développement et de la coordination des transports internationaux *combinés*. D'aucuns diront peut-être que « tout Etat pouvant décider souverainement si, en plus des lignes de chemins de fer, certaines lignes *d'autres* entreprises de transport doivent être soumises à la C.I.M. » ², le dit Office pourrait également fonctionner pour les transports combinés ! Il est difficile de souscrire d'emblée à cette opinion, car il ne faut pas perdre de vue la prépondérance incontestable du transport maritime dans les transports combinés, influence qui est d'ailleurs manifeste dans l'Avant-Projet. La perspective de voir gérer les transports combinés par un organisme s'occupant des transports ferroviaires, risquerait de diminuer l'intérêt des armateurs, toujours si jaloux et si chatouilleux sur le chapitre de leur particularisme et de leur indépendance. Il n'en demeure pas moins que, dans ce domaine également, la Suisse serait à même de rendre à l'échelle mondiale des transports combinés, les mêmes précieux services qu'elle a rendus aux transports ferroviaires européens.

¹ *Le droit international des transports par chemins de fer*, de NANASSY, p. 805.

² *Id.*, p. 799.

CHAPITRE IV

RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS SECONDAIRES

a) *Le transporteur intermédiaire.*

Bien que techniquement la chose soit concevable, il est extrêmement rare de voir un transporteur intermédiaire émettre un connaissance direct. Dans la situation actuelle du droit et de la jurisprudence il y aurait lieu alors de lui appliquer ce que nous avons dit précédemment du transporteur principal, en tant qu'il joue le rôle de commissionnaire.

S'il n'est que transporteur secondaire, il ne répond vis-à-vis du bénéficiaire du connaissance direct que des fautes qu'il commet sur son propre parcours. On relèvera de plus que s'il est resté étranger au connaissance direct créé par le premier transporteur et a émis son propre connaissance pour le transport qu'il avait à effectuer, ce sont les conditions de ce dernier document qui régissent sa responsabilité.

En ce qui concerne l'Avant-Projet de Convention, nous avons vu qu'en principe, chaque transporteur est responsable envers le bénéficiaire du dommage né au cours de la partie du transport qui lui incombe. Lorsqu'on ne peut déterminer la partie du transport au cours de laquelle le dommage est né, il peut dégager sa responsabilité s'il prouve qu'aucune faute ou négligence de lui-même ou de ses agents ou préposés n'a contribué à la réalisation du dommage. S'il est dans l'incapacité d'apporter cette preuve, il est responsable proportionnellement à sa rémunération. En cas d'insolvabilité de l'un des transporteurs engagés, la part incombant à ce dernier est répartie entre tous les autres transporteurs, proportionnellement à leur rémunération. Cette possibilité est, comme nous l'avons dit, de nature à décourager les transporteurs de toutes catégories, si certaines précautions ne sont pas prises, inquiétude qui s'est d'ailleurs manifestée à la réunion d'information du 12 avril 1951, relative au titre de transport international combiné, réunion convoquée par la Chambre de Commerce internationale à Paris. M^e Jean Budin, avocat à la Cour, proposa en effet pour remédier au manque de surface de certains transporteurs, que l'émetteur d'un titre de transport combiné doive figurer sur une liste agréée. Au cas où il n'y figurerait pas, il devrait être « affrété » par une compagnie qui y figure et dont la solvabilité suffira à couvrir le bénéficiaire.

b) *Les tiers.*

Mais, entre sa prise en charge par le premier transporteur et sa livraison au bénéficiaire du titre de transport, la marchandise peut être perdue ou avariée, alors qu'elle ne se trouve pas sous la garde des transporteurs, mais entre les mains de tiers : transitaires, entrepositaires, autorités portuaires ou autorités douanières. Or chacun de ces derniers est régi par sa loi nationale et celles-ci sont aussi diverses qu'il y a de variantes entre la responsabilité complète et l'irresponsabilité totale, cette dernière étant cependant le cas le plus fréquent, en raison des clauses libératoires de responsabilité que l'on fait figurer en petits caractères — lorsque la législation le permet — dans des contrats préimprimés aux conditions desquels les chargeurs ou leurs mandataires sont obligés de se soumettre.

C'est donc précisément là que se produisent le plus souvent non seulement les fameuses ruptures dans la chaîne des responsabilités des transporteurs, mais l'aggravation de cette rupture par la présence de ces tiers dont la responsabilité se caractérise présentement et le plus souvent, par la fluidité et l'inconsistance.

L'innovation la plus importante de l'Avant-Projet est très certainement la définition du transporteur, définition dans laquelle on incorpore les commissionnaires de transport, transitaires ou dépositaires. Ceux-ci auraient donc une part directe à la responsabilité pour l'ensemble du transport.

Nos objections sont cependant les suivantes : Nous étant déterminés au chapitre précédent pour l'établissement d'une liste officielle des lignes auxquelles la Convention relative aux transports combinés devrait s'appliquer, il ne paraît guère possible d'y inclure la poussière des petites entreprises qui, de près ou de loin, sont susceptibles d'intervenir dans un transport combiné. D'autre part, il paraît difficile en matière de responsabilité, de mettre sur le même pied des entreprises bénéficiant en quelque sorte de la garantie de leurs Etats respectifs, d'une part, et des établissements dont l'organisation est souvent quasi artisanale, d'autre part. Cette remarque ne signifie en aucune manière qu'une entreprise gérée par un « petit patron » offre moins de sécurité qu'une grande entreprise, car souvent l'expérience montre que c'est plutôt l'inverse. Mais à notre avis, un trop grand fractionnement des responsabilités alourdirait le système et compliquerait inutilement la procédure du règlement des comptes entre transporteurs. C'est d'ailleurs sans doute la raison pour laquelle la C.I.M. n'a pas prévu l'inscription des entreprises de camionnage officiel dans la liste des lignes qui lui sont soumises, puisque celles-ci doivent être « régulières »¹ et que les transports internationaux effectués par elles « doivent s'effectuer sous la responsabilité

¹ Cf. p. 31.

d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste ». Nous pensons donc que, dans le même ordre d'idée, les lignes figurant dans la liste agréée des transporteurs habilités à émettre des connaissements directs devraient de même être « régulières » et bénéficier de la garantie d'un Etat contractant, garantie qui ne sera certainement pas accordée aux commissionnaires de transport, transitaires et entrepositaires.

Par contre, l'article 33 de l'Avant-Projet ¹ peut très bien s'appliquer également aux commissionnaires de transport, transitaires ou entrepositaires, lorsqu'ils fonctionnent comme tiers. Ils auront toujours la faculté d'émettre éventuellement des connaissements directs en qualité d'agents de compagnies de navigation, d'aviation ou de chemins de fer. On a estimé à juste titre pour les tiers, qu'il serait plus pratique que le transporteur, dont ils ont reçu la marchandise et qui est le mieux placé pour constater les circonstances de fait, soit chargé de la mission de leur faire remplir leur obligation de paiement. Du point de vue strictement commercial, il y a lieu de relever également que le « standing » des entreprises qui représentent la toute grande majorité des tiers en question est sujet à variations extrêmement rapides, selon qu'elles changent de mains ou que leur chef vient à disparaître ; le facteur personnel jouant un rôle primordial. Alors que les compagnies de transport, moins souples vu leur caractère administratif et d'utilité publique, évoluent plus lentement. Le transporteur qui choisit un tiers entrepositaire pour le faire participer à un transport combiné pourra en changer sans autre forme de procès si ses services ne lui donnent pas entière satisfaction. Mais si ce tiers figure sur la liste agréée, le contrôle de la qualité de ses services sera moins efficace que si un transporteur est responsable de son choix. L'importance de ce contrôle nous paraît telle, qu'à notre avis, du point de vue des chargeurs et de la qualité des services, son absence serait de nature à compromettre l'avenir du connaissement direct.

¹ Cf. p. 70.

CHAPITRE V

CLAUSES D'EXONÉRATION

Il ne s'agit pas de reprendre ici le débat esquissé dans la présente étude, aux pages 41 et suivantes, au sujet des clauses de non-responsabilité du connaissance maritime. En effet, les clauses libératoires dites « de négligence », « de vol », « de navigabilité » ou « de déviation » que l'on trouve dans les connaissances maritimes, peuvent également se retrouver dans les connaissances directs, sans que l'on puisse dire cependant qu'elles sont propres à ces derniers.

En revanche, les quelques clauses particulières au connaissance direct se bornent en général à déterminer la responsabilité des transporteurs. Elles peuvent être ramenées à deux formules principales dont chacune mérite d'être examinée de plus près :

- a) Chacun des transporteurs participant au transport combiné n'est responsable que des accidents survenus sur son propre parcours.
- b) L'émetteur du connaissance direct est responsable pour son propre parcours et limite sa responsabilité pour les transports subséquents, à ce qu'il pourra lui-même réclamer aux transporteurs secondaires selon leurs conditions de transport.

A. CHACUN DES TRANSPORTEURS PARTICIPANT AU TRANSPORT COMBINÉ N'EST RESPONSABLE QUE DES ACCIDENTS SURVENUS SUR SON PROPRE PARCOURS.

Nous citerons ici, comme clause de ce type, celle que la Compagnie Générale Transatlantique insère dans son connaissance direct pour l'océan Pacifique, par le transit Colon-Panama, et qui a été reproduite par Georges Marais :

De convention expresse, la responsabilité de chaque transporteur cessera lors de la remise des colis au transporteur qui lui succédera, la Compagnie Générale Transatlantique, agissant par le présent contrat seulement à titre de mandataire des autres compagnies qui lui succéderont.

La jurisprudence a reconnu la validité de cette clause qui relève, a-t-on dit, de la liberté des conventions. Bien qu'à première vue cette clause donne l'impression, en ce qui concerne la responsabilité, que le transporteur

principal se désintéresse complètement des autres parcours, il y a lieu de relever cependant, qu'en raison même des réserves figurant dans le contrat de transport combiné, l'émetteur du connaissance direct ne s'oblige comme transporteur que pour son propre parcours¹, mais que par contre il fonctionne comme commissionnaire-expéditeur pour les autres trajets. C'est dans cet ordre d'idée qu'il doit répondre de l'existence de possibilités effectives de transport sur les parcours successifs. Il doit également exiger des transporteurs subséquents un connaissance rédigé au nom du chargeur, afin de permettre à celui-ci d'obtenir facilement la délivrance de la marchandise à destination. Il a été jugé en effet² que si le premier transporteur a fait établir à son propre nom le connaissance d'un substitué en lui transmettant la marchandise, il a par là même renoncé à invoquer la susdite clause « car la cessation de sa responsabilité dans ces conditions aboutirait à priver les réclamateurs, lesquels sont sans action contre le second transporteur, de tout recours contre qui que ce soit pour les pertes ou avaries qui se seraient produites pendant le second transport ».

En ce qui concerne les demandes d'indemnité, il résulte également de cette clause qu'elles ne peuvent être présentées qu'au transporteur chez lequel s'est produit le dommage. C'est là précisément l'un des éléments qui font perdre une grande partie de son utilité économique à la formule actuelle du connaissance direct, qui ne permet pas d'assigner simplement le premier ou le dernier transporteur. A cela s'ajoute la difficulté de trouver le transporteur responsable, recherche pour laquelle le chargeur n'est que très médiocrement outillé. On pourrait admettre — comme Weibgen, p. 83 — qu'il appartient au transporteur principal et non pas au destinataire de prouver sur quel parcours la marchandise a été endommagée. Cette affirmation nous paraît cependant très théorique, car si le transporteur principal arrive à prouver qu'il a remis la marchandise au transporteur subséquent et que celui-ci l'a acceptée sans réserve, il est quant à lui entièrement hors de cause, grâce à la clause susmentionnée. Dès ce moment, a-t-il un véritable intérêt matériel à jouer les « Sherlock Holmes » auprès des aimables collègues qui lui prêtèrent leur concours en vue de la réalisation du transport combiné ? Nous sommes (quant à nous) persuadés du contraire, car la nature humaine est telle, que seul un intérêt matériel particulier est susceptible d'intéresser le transporteur principal à la localisation du dommage.

C'est ici que, dans l'Avant-Projet, on donne aux transporteurs un intérêt matériel à la détermination du parcours sur lequel s'est produit le dommage. En effet, lorsque cette détermination ne peut être faite, tous

¹ Réserve faite cependant de certaines obligations inhérentes à la nature du titre vu à la page 97.

² BOSMANS, p. 53.

les transporteurs contribuent à l'indemnisation du chargeur, au prorata de leurs frets respectifs. Cette solution nous paraît d'ailleurs d'autant plus raisonnable, qu'un principe analogue a été appliqué avec succès par la Convention de Berne (C.I.M.).

B. L'ÉMETTEUR DU CONNAISSEMENT DIRECT EST RESPONSABLE POUR SON PROPRE PARCOURS ET LIMITE SA RESPONSABILITÉ POUR LES TRANSPORTS SUBSÉQUENTS, À CE QU'IL POURRA LUI-MÊME RÉCLAMER AUX TRANSPORTEURS SECONDAIRES SELON LEURS CONDITIONS DE TRANSPORT.

Avec une clause de ce type, l'émetteur du connaissance direct entend ne pas engager sa responsabilité envers le chargeur, au delà de ce qu'il pourra lui-même réclamer aux transporteurs substitués pour les pertes et dommages survenus sur les fractions du trajet qu'ils ont à accomplir.

Ce serait donc pour le chargeur une notable amélioration de sa situation, sur celle qui résultait pour lui de la précédente catégorie de clauses. En effet, le transporteur principal ne serait pas libéré de toute responsabilité après remise de la marchandise aux transporteurs subséquents et, à part sa propre responsabilité pour les parcours effectués par les véhicules de son entreprise, il devrait répondre également vis-à-vis du chargeur, non seulement de la sauvegarde des droits de recours contre les transporteurs secondaires, mais également de l'exercice des recours en question.

Malheureusement, il se trouve que le plus souvent, cette clause figure dans le connaissance direct en compagnie de la précédente, par laquelle la responsabilité de l'émetteur cesse au moment de la remise de la marchandise au transporteur suivant. Dans ce cas, la clause de la catégorie B est vidée de son sens favorable au chargeur et elle serait parfaitement superflue, si la jurisprudence ne lui avait découvert une subtile nuance en ce sens que l'émetteur du connaissance direct devra faire voyager la marchandise sur les parcours qui ne lui sont pas propres, aux conditions usuelles des connaissances des transporteurs secondaires et faire stipuler que ceux-ci agissent de même lors de la remise de la marchandise entre eux.

* * *

Dans le présent titre, nous avons surtout examiné la position des transporteurs telle qu'elle ressort de l'utilisation du connaissance direct actuel. Nous en avons relevé les faiblesses et l'intérêt qu'il y aurait pour le commerce international à lui donner plus de consistance en matière de responsabilité et à répartir les charges équitablement entre les transporteurs, de telle sorte que le transporteur principal et le dernier transporteur ne fassent pas figure de boucs émissaires.

TITRE V

POSITION DES CHARGEURS

CHAPITRE PREMIER

DROITS ET OBLIGATIONS

1. EXACTITUDE DES DÉCLARATIONS

L'expéditeur de toute marchandise a l'obligation de faire une déclaration exacte des indications nécessaires au transporteur. C'est ainsi que l'article 441 CO prévoit que :

L'expéditeur doit indiquer *exactement*¹ au voiturier l'adresse du destinataire et le lieu de la livraison, le nombre, le mode d'emballage, le poids et le contenu des colis, le délai de livraison et la voie à suivre pour le transport, ainsi que la valeur des objets de prix.

Le dommage qui résulte de l'absence ou de l'*inexactitude*¹ de ces indications est à la charge de l'expéditeur.

D'autre part, la Convention de Bruxelles de 1924, prévoit de son côté en son article 3, alinéa 5, que :

Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'*exactitude*¹ des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'*inexactitudes*¹ sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

On remarque dans ces deux articles une concordance parfaite quant aux conséquences de la déclaration inexacte, puisqu'ils rendent tous les deux le chargeur responsable des dommages qui résultent de sa faute, conformément au droit commun.

¹ C'est nous qui soulignons.

Mais nous lisons plus loin dans la dite Convention, à l'article 4, paragraphe 5, *in fine*, que :

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait *sciemment* une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

Il n'est pas nécessaire que pareille déclaration inexacte porte préjudice au transporteur, comme ce serait le cas par exemple si elle était faite en vue de payer un fret moins élevé. Même si l'inexactitude a pour but de diminuer les droits de douane ou d'éluder l'une ou l'autre des nombreuses barrières économiques qui prolifèrent actuellement, le transporteur qui ne subit cependant aucune perte, ni aucun dommage, voit sa responsabilité entièrement dégagee.

Cette deuxième et grave sanction contre le chargeur et les tiers porteurs de bonne foi du connaissement va donc plus loin que le CO et le droit commun des différents pays¹. Cette règle établit en effet une véritable « peine civile » pour l'inexactitude de la déclaration. Même si le transporteur ne subit aucun préjudice du fait de la fausse déclaration, le chargeur et les porteurs du connaissement en portent le poids en perdant leur droit de recours.

L'appréciation de cette règle capitale est très partagée, car autant Ripert l'estime indispensable à la lutte contre la fraude et au maintien de la valeur du titre comme preuve absolue du nombre ou de la qualité, de la quantité ou du poids des colis, autant certains l'estiment peu équitable en raison des effets désastreux qu'elle peut avoir à l'égard des tiers porteurs de bonne foi. Ce dernier avis est notamment celui du Comité du contrat de transport international par fleuve (Pallanza 14-16. ix. 1950) qui, tout en s'inspirant très largement de la Convention de Bruxelles de 1924 a supprimé cette règle dans l'Avant-Projet de Convention qu'il a élaboré.

C'est également dans ce sens que l'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises traite de la question. Il reprend en son article 10, l'article 3, paragraphe 5 de la Convention de Bruxelles de 1924 en ces termes :

L'expéditeur est considéré avoir garanti aux transporteurs au moment de la remise au premier transporteur l'exactitude de ses déclarations relatives à la nature, aux marques, au nombre, à la quantité et au poids de la marchandise, et il indemnisera les transporteurs de tout préjudice résultant pour eux d'inexactitudes sur ces points. Le droit des transporteurs à pareille indemnité ne limitera d'aucune

¹ *Précis Ripert*, p. 274.

façon leur responsabilité et leurs engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

Quant à l'article 4, paragraphe 5, *in fine* susmentionné, il a disparu dans l'intérêt des tiers porteurs de bonne foi.

En ce qui nous concerne, nous ne sommes guère enclins à rompre une lance en faveur des « malheureux » tiers porteurs « de bonne foi » qui, en réalité, sont les seuls à même de contrôler que l'opération commerciale se déroule sans infraction à la loi nationale et internationale. Le transporteur n'ayant ni le rôle ni le moyen d'effectuer ce contrôle, nous estimons inutile d'argumenter sur ce point avec les armateurs, au cas où ces derniers exigeraient le maintien de cette règle pour apporter leur concours à l'élaboration du statut juridique du connaissance direct.

2. PAYEMENT DU FRET

Si dans le contrat de transport, le transporteur a assumé l'obligation de transporter, il l'a fait comme le dit l'article 440 CO « moyennant salaire ». En droit maritime, ce salaire, appelé fret, peut être réclamé par l'armateur, par le capitaine ou par le consignataire du navire. Selon qu'il est payable par le chargeur au départ, ou par le destinataire, le fret est dit « prepaid » ou « payable at destination ». En temps de troubles internationaux ou de guerre, c'est la première formule qui se généralise, le fret étant « acquis à tout événement » et l'armateur ne prenant aucun risque, sinon celui de gagner le fret ! Par contre en temps normal, c'est la seconde formule qui a la préférence des chargeurs. Le principe général est donc le paiement à destination, dont l'*exception* majeure est le fret payé au départ.

En droit terrestre, le transport est garanti par le droit de rétention, conformément par exemple à l'article 451 CO ainsi conçu :

Lorsque le destinataire conteste les réclamations dont la marchandise est grevée, il ne peut exiger la livraison que s'il consigne en justice le montant contesté.

La somme consignée remplace la marchandise quant au droit de rétention appartenant au voiturier.

Mais en droit maritime, on embarrasserait fort le capitaine, si on l'obligeait toujours — sous prétexte de garantir son salaire — à garder en cale les marchandises dont le fret est contesté par le destinataire. Ici ressort de manière frappante la différence d'optique du droit britannique et du droit des pays latins. En effet, alors que le capitaine anglais qui n'est pas payé repart avec la marchandise à bord (« maritime lien »), les latins voient dans cette pratique, un procédé voisin de l'escroquerie, raison pour laquelle ils ont institué les magasins officiels, dans lesquels le capitaine

a le droit de consigner les marchandises, lorsque le destinataire ne veut pas payer le fret. C'est ce qu'on nomme « la consignation en mains tierces ». Les marchandises sont gardées « pour le compte de qui il appartiendra », c'est-à-dire pour le compte des porteurs des connaissements. Mais cette situation ne saurait se prolonger indéfiniment et l'action en paiement du fret ayant en général une prescription d'un an, le capitaine qui n'est pas payé pourra faire vendre les marchandises en sa qualité de créancier privilégié.

En ce qui concerne les chemins de fer, la Convention de Berne (C.I.M.) traite abondamment de la question des frais de transport et détermine qu'en principe, ceux-ci sont payés « soit par l'expéditeur, soit par le destinataire »¹. On a pris cependant la précaution de prévoir que le paiement subséquent n'est admis que si les dits frais sont garantis par le droit de gage que possède le chemin de fer sur la marchandise². Il se pourrait très bien en effet que le gage soit insuffisant, soit en raison de la nature périssable des marchandises, soit en raison même de la valeur insuffisante des marchandises, soit encore parce que les marchandises transportées sont impropres à servir de gage, comme par exemple en cas de transports funèbres. A part cela, il est également prévu à l'article 65 que les Etats contractants peuvent prescrire l'admission d'expéditions à destination de certains pays, *seulement* « en port payé jusqu'à leurs frontières » propres ; ceci pour parer aux difficultés pouvant surgir dans les règlements de comptes entre chemins de fer, en raison des oscillations du cours des changes. Enfin, les législations nationales peuvent prévoir dans certains cas exceptionnels une obligation tarifaire d'affranchissement au départ.

La réglementation de la Convention de Berne (C.I.M.) revêt à notre avis une importance certaine sur ce point, car il y aura lieu de s'en inspirer au cas où les travaux en vue de la conclusion d'une Convention internationale concernant les transports combinés de marchandises s'orienteraient vers un accord de droit public, plutôt que de droit privé, solution que nous considérons comme seule efficace pour les raisons exposées dans notre titre IV (p. 102).

En ce qui concerne l'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises, ses auteurs ont été sensibles à l'absolue nécessité de fixer une procédure plus précise qu'en droit maritime, en vue de protéger le transporteur contre les défaillances du destinataire relativement au paiement

¹ Article 17, l'expédition est dite alors respectivement « en port payé » ou « en port dû ».

² De NANASSY, p. 319.

des créances portées au titre de transport. Aussi ses auteurs ont-ils fait quelques emprunts à la Convention de Berne (C.I.M.) que l'on retrouve dans les articles suivants :

Article 13

1. Au lieu de destination le dernier transporteur est tenu de livrer au bénéficiaire la marchandise décrite au titre de transport contre remise de ce titre lorsqu'il est à ordre ou au porteur et *contre paiement* des créances résultant de ce titre.
2. Une contestation sur ces créances ne dispense pas le transporteur d'effectuer la livraison lorsque caution est fournie par le bénéficiaire.

Article 14

1. Lorsqu'à l'arrivée de la marchandise à destination, le bénéficiaire ne se présente pas ou ne paie pas les créances portées au titre de transport, le transporteur pourra décharger les marchandises pour compte de l'ayant droit.
2. En ce cas, le transporteur assume la garde de la marchandise ou la confie à un tiers, qui détiendra la dite marchandise en garantie des créances mentionnées au titre de transport et des frais encourus du fait du bénéficiaire.
3. Passé un *délai de deux mois*, le transporteur pourra pour compte de qui il appartiendra, faire procéder à la vente de la marchandise aux enchères publiques ou conformément aux usages locaux en la matière.
4. Lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie, ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise, elle pourra être vendue sans respecter le délai de deux mois.
5. Le transporteur doit sans délai, aviser l'expéditeur des événements ci-dessus.
6. Lorsque le titre de transport est à ordre ou au porteur, l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise contre paiement des créances et frais exposés et contre caution pour garantir les droits d'un bénéficiaire non révélé. Cette caution sera libérée si aucun bénéficiaire ne s'est révélé dans le délai d'un an à dater de l'arrivée à destination de la marchandise.

Comme on le voit, l'ensemble de l'opération se traite sur les mêmes bases que le connaissement maritime, la négociabilité du titre étant particulièrement bien mise en évidence. On notera cependant que, contrairement à l'usage maritime qui prévoit en général une prescription *d'un an*¹ pour l'action en paiement du fret, ici, l'expéditeur ou le bénéficiaire doivent s'acquitter de leurs obligations de paiement dans un délai de *deux mois* sous peine de vente forcée de la marchandise. Etant donné la reprise des précautions prévues par la Convention de Berne (C.I.M.), précautions que nous venons de citer, nous sommes d'avis, en raison également de la rapidité des moyens de communication actuels, que ce délai est tout à fait raisonnable et protège suffisamment tant le transporteur que l'usager.

¹ *Précis Ripert*, p. 234.

3. INDEMNISATION

Nous avons traité en détail le problème de l'indemnisation dans notre titre précédent, relatif à la position des transporteurs. Nous avons été amené à conclure, qu'en fait d'indemnisation, c'est plutôt d'une « pénalisation » du transporteur ayant mal exécuté le transport qu'il s'agit. Mais simultanément il est ressorti de notre raisonnement que le chargeur n'est pas à proprement parler indemnisé pour la perte qu'il subit, puisque dans la pratique et dans la majorité des cas, la prestation du transporteur est inférieure à la dite perte et se réduit parfois à un chiffre dérisoire. L'indemnisation proprement dite est donc fournie au chargeur par son assureur transport et nous examinerons cette relation dans un chapitre suivant.

Quoi qu'il en soit, pour avoir droit à l'indemnité du transporteur, le chargeur doit faire constater contradictoirement le dommage non apparent à la livraison et actionner le transporteur responsable dans les délais prévus. Ceux-ci sont les suivants :

	Constats pour dommages non apparents	Délais de prescription de l'action
<i>Convention de Berne</i>	« dans les 7 jours qui suivent l'acceptation de la marchandise ». Article 45, paragraphe 2, d), 1 ^o .	« par un an ». Article 46, paragraphe 1.
<i>Convention de Varsovie</i>	« dans les 7 jours après réception de la marchandise ». Article 26, alinéa 2. (Protocole de La Haye, septembre 1955 : 14 jours).	« dans le délai de deux ans ». Article 29.
<i>Convention de Bruxelles</i>	« dans les 3 jours de la délivrance ». Article 3, chiffre 6, alinéa 2.	« action intentée dans l'année de la délivrance ». Article 3, chiffre 6, alinéa 4.
<i>Loi fédérale sur la navigation maritime</i>	« dans les 3 jours de la livraison ». Article 111, alinéa 3.	« un an à partir du jour où la marchandise a été livrée au destinataire ou aurait dû lui être livrée ». Article 87, alinéa 2.
<i>Avant-Projet de Convention sur les transports combinés</i>	« dans les 3 jours de la remise de la marchandise ». Article 21, alinéa 2.	« un an après la livraison ». Article 23, alinéa 1.

Notons que dans la Convention de Berne, divers cas particuliers sont envisagés. C'est ainsi que l'action n'est pas éteinte après acceptation de la marchandise, s'il y a dol ou faute lourde imputable au chemin de fer ou s'il y a eu procès-verbal du chemin de fer avant l'acceptation de la marchandise endommagée ou perdue. D'autre part, la prescription est de trois ans, s'il s'agit de l'action de l'expéditeur en versement d'un rembour-

sement perçu par le chemin de fer sur le destinataire ou en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer, ou d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ou fondée sur le cas de fraude (indemnité indûment perçue) prévue à l'article 38.

Comme l'ont relevé très justement certains auteurs, toute cette procédure intéresse au premier chef l'assureur du transport. En effet, celui-ci après avoir dûment indemnisé son assuré est subrogé aux droits de ce dernier contre le transporteur. La prime est donc calculée en tenant compte de cette récupération éventuelle qui se limite, répétons-le, aux cas relativement peu nombreux où la responsabilité du transporteur a pu être engagée, à l'exclusion notamment des conséquences d'événements majeurs, politiques ou sociaux, et se trouve le plus souvent fort réduite en raison des limites par kilo ou par colis. Nous reverrons d'ailleurs l'ensemble de cette question dans un prochain chapitre.

CHAPITRE II

DESTINATAIRE ET TRANSPORTEURS

Pour autant que le chargeur ne s'expédie pas la marchandise à lui-même, le destinataire est un tiers — le plus souvent acquéreur de la marchandise — dont le titre de transport porte le nom et l'adresse. Les transports maritimes pratiquant le titre de transport négociable, celui-ci peut être « à ordre » ou « au porteur » et dans ces cas, le destinataire n'étant pas connu du capitaine, on l'appelle fréquemment de ce fait le « réclamateur ».

Nous avons vu que le connaissement *représente* la marchandise et que le porteur du connaissement a en même temps la possession de celle-ci. Il en résulte que le destinataire ou réclamateur de la marchandise se trouve dans la situation d'un propriétaire réclamant les marchandises au capitaine, qui en est simplement détenteur ¹. Les marchandises ne peuvent cependant être retirées que moyennant payement du fret, d'où obligation pour leur propriétaire de payer le fret au capitaine.

Pour les transports terrestres européens, la situation se présente d'une autre manière, étant donné notamment que le titre de transport n'est pas négociable. On considère en effet, par exemple pour les chemins de fer, que l'obligation de livrer la marchandise au destinataire est subordonnée à la condition que ce dernier « adhère au contrat de transport » ². L'adhésion peut alors avoir lieu, soit lorsque le destinataire accepte la lettre de voiture, soit lorsqu'il fait valoir ses droits à la remise de la lettre de voiture et à la livraison de la marchandise, ou encore lorsqu'il accepte purement et simplement la marchandise.

Cette conception différente de la situation du destinataire, selon qu'elle est envisagée en fonction du droit terrestre ou du droit maritime, a donc obligé les auteurs de l'Avant-Projet de Convention internationale concernant les transports combinés à trouver un moyen terme. C'est ainsi que l'article 13, paragraphes 4, 5, prévoit que

Le bénéficiaire ne peut demander que la marchandise lui soit livrée en cours de route qu'après accord avec le transporteur qui est alors réputé dernier transporteur. A moins que le contrat de transport combiné ne soit nominatif, le jeu complet

¹ *Précis Ripert*, p. 219.

² De NANASSY, p. 287.

des documents de transport doit alors être remis, ou à défaut, une caution qui est libérée si aucun porteur de document ne s'est révélé dans le délai d'un an à dater du jour où la marchandise eût dû être livrée au lieu de destination.

Le transporteur qui délivre la marchandise sans avoir respecté les prescriptions mentionnées ci-dessus est responsable du préjudice causé.

Cette stipulation a évidemment été faite dans l'intérêt des transporteurs par chemin de fer et par camion, à la suite d'une objection de ceux-ci, selon laquelle ils n'ont pas partout aux arrêts en cours de route, des gens auxquels ils peuvent confier la tâche de contrôler la suite ininterrompue des endossements, bien qu'en réalité, ce contrôle soit de nature tout à fait formelle et facile à exécuter. Le reste du mécanisme de la livraison a été repris, à juste titre, du connaissance maritime, dont le maniement pratique a depuis longtemps fait ses preuves.

Lors de la réception de la marchandise, qui met aux prises le destinataire — ou réclamateur — de celle-ci avec le transporteur, le contact entre les deux parties se prolonge, si le destinataire constate une perte, une avarie ou un manquant sur la marchandise faisant l'objet du titre de transport. *C'est à lui en effet qu'il incombe de faire les réserves nécessaires vis-à-vis du transporteur responsable.* L'Avant-Projet de Convention susmentionné a très justement repris le droit d'option de la Convention de Berne (C.I.M.), c'est-à-dire le droit pour le bénéficiaire d'actionner le premier ou le dernier transporteur, ou encore le transporteur responsable « du dommage né au cours de la partie du transport qui lui incombe ». C'est incontestablement cette disposition simple et pratique, jointe à l'unité du document, qui sera la plus appréciée par les exportateurs, les importateurs, leurs banquiers et leurs assureurs et qui doit le plus encourager l'introduction du titre de transport combiné dans la pratique commerciale.

CHAPITRE III

DESTINATAIRE ET EXPÉDITEUR

C'est ici essentiellement du droit de disposition sur la marchandise qu'il s'agit. Alors que dans les transports par chemin de fer, le destinataire ne peut faire valoir un intérêt majeur à disposer de la marchandise en cours de route qu'avec l'aide de l'expéditeur, un lien si strict entre le droit de disposition et la durée du transport de la marchandise ne correspondrait pas aux nécessités du trafic maritime et limiterait la capacité de circulation du connaissement, en l'assimilant à la lettre de voiture.

Simultanément avec l'évolution du connaissement, qui passait de simple « reçu » à la qualité de « papier valeur », on vit se détacher le droit de disposition de la notion de temps, c'est-à-dire de durée du transport de la marchandise et dépendre, comme c'est le cas aujourd'hui, de la négociation du titre ¹. Le droit de disposition ne se maintient en effet, qu'aussi longtemps que l'expéditeur a en sa possession le connaissement que lui a remis le transporteur. Par la transmission, l'endossement ou la cession du papier-valeur, l'expéditeur perd son droit. Seul pourra disposer de la marchandise celui qui sera porteur légitimé du connaissement nominatif, à ordre ou au porteur. Mais la règle selon laquelle l'expéditeur perd son droit par la transmission du titre peut souffrir cependant une exception, si le destinataire refuse d'accepter la marchandise ou renonce complètement à ses droits. Dans ce cas, le droit de disposition de l'expéditeur renaît.

Les droits du destinataire commencent donc au moment de l'acquisition du connaissement. Vis-à-vis du transporteur il devient seul créancier, à la place de l'expéditeur. Notons que ce dernier, par la négociation du connaissement, renonce par un acte de volonté personnel, à l'usage du droit de disposition et transmet volontairement ses droits au destinataire. Alors que le contrat de transport protège l'intérêt de l'expéditeur en lui permettant de disposer de la marchandise aussi longtemps que possible, le connaissement permet une transmission plus rapide du droit de disposition, ce qui est dans l'intérêt du destinataire, mais a pour conséquence une limitation de la position juridique de l'expéditeur. Il en résulte que les droits qui revien-

¹ H. KLEIN, p. 19.

nent à l'acquéreur en vertu du droit de disposition ne se limitent pas seulement aux droits sur la remise de la marchandise, mais permettent à l'ayant droit de donner des ordres qui peuvent provoquer un changement de route, de destination ou de moyen de transport.

Il va sans dire qu'en matière de transports combinés, la situation est beaucoup plus complexe, en raison de la pluralité des transporteurs. On doit donc admettre avec les auteurs de l'Avant-Projet de Convention internationale y relatif, qu'il serait pratiquement très difficile de maintenir l'entière liberté du droit de disposition du bénéficiaire, dans les transports combinés régis par un titre de transport unique. D'où l'utilité de l'article 13, dont nous avons reproduit les paragraphes 4 et 5 dans notre précédent chapitre.

CHAPITRE IV

DESTINATAIRE ET ASSUREURS

Le titre de ce chapitre ne signifie pas que le destinataire de la marchandise, c'est-à-dire dans la plupart des cas l'acheteur, doit toujours traiter lui-même avec les assureurs en cas de sinistre, en vue d'obtenir l'indemnité y relative. Commercialement parlant, c'est en effet le « bénéficiaire » du titre de transport qui peut faire valoir ses droits découlant de la Police d'assurance transport, par laquelle d'ordinaire la compagnie « assure M. X. pour son propre compte ou pour le compte de qui il appartiendra ». Par ce titre, nous avons simplement voulu mettre l'accent sur le rôle important que joue le destinataire, *d'une part*, dans la relation destinataire-transporteur (voir notre chapitre II) dans laquelle lui seul est à même d'engager la responsabilité du transporteur en faisant les réserves nécessaires lors de l'acceptation de la marchandise, et, *d'autre part*, dans la relation destinataire-assureur, puisque c'est sur la base du procès-verbal officiel de transporteur, dressé sur demande du destinataire, que le « bénéficiaire » est à même de faire valoir ses droits vis-à-vis de l'assureur, en prouvant ainsi à ce dernier que la perte, l'avarie ou le manquant se sont bien produits pendant le voyage assuré et non pas antérieurement ou postérieurement.

Il va de soi que destinataire et bénéficiaire coïncident très souvent, notamment lorsque le destinataire a payé la marchandise avant la livraison de celle-ci et qu'il est propriétaire. Mais la clause d'assurance « pour compte de qui il appartiendra » est nécessaire pour deux raisons ¹ :

- ¹⁰ La marchandise voyageant sous connaissance maritime peut être vendue, voire même revendue, en cours de route. En conséquence, nul ne peut savoir qui en sera propriétaire le jour où se produira un sinistre. L'assureur est donc obligé d'assurer « pour le compte de qui il appartiendra », c'est-à-dire pour le compte de celui qui, le jour du sinistre, sera propriétaire. Notons ici que c'est précisément pour utiliser cette clause, que le banquier qui traite une opération sur marchandise

¹ *Précis Ripert*, p. 379.

se fait remettre en garantie non seulement le connaissance endossé, mais également la Police ou un Certificat d'assurance dûment endossé par son débiteur.

- 2^o L'assurance des transports internationaux de marchandises se fait traditionnellement par « Police flottante » ou par « Police d'abonnement », qui couvrent d'avance tous les transports du preneur d'assurance pendant la période envisagée. En conséquence, surtout dans le cas de Polices contractées par des commissionnaires, on ignore absolument à qui appartiendront les marchandises assurées.

Le mécanisme juridique de la réclamation de l'indemnité à l'assureur est particulièrement intéressant en raison de sa relation étroite avec le connaissance maritime. D'après Ripert ¹ on explique l'assurance pour compte « comme une *stipulation pour autrui* », dans laquelle le preneur d'assurance stipule pour le compte d'un tiers, qui est la personne intéressée au jour du sinistre. La dite personne sera le propriétaire des marchandises ou son ayant-droit. Ripert en dégage les quatre conséquences suivantes :

1. Le souscripteur de la police est partie au contrat ; c'est lui qui joue le rôle de promettant ; il doit payer la prime à l'assureur et il est responsable des réticences ou des fausses déclarations.
2. Le tiers est déterminé au moment même du sinistre : c'est celui qui est le détenteur du connaissance le jour où l'avarie ou le sinistre se produit.
3. Le tiers bénéficiaire doit accepter la stipulation pour autrui, mais il établit son acceptation par cela seul qu'il produit son connaissance et réclame l'indemnité.
4. Le tiers bénéficiaire a un droit propre. Il peut donc agir directement contre l'assureur. Toutefois, comme dans la stipulation pour autrui, le droit du tiers bénéficiaire dépend de la validité du contrat qui est passé entre le promettant et le stipulant, le tiers ne pourra réclamer l'indemnité d'assurance que si le contrat d'assurance passé entre le souscripteur et l'assureur est valable.

Il y a lieu de relever ici que selon le comportement du destinataire, le tiers bénéficiaire peut voir ses droits fort compromis vis-à-vis des assureurs. En effet, à part la déclaration du sinistre qui doit être annoncé aux assureurs dans le plus bref délai, sous peine de déchéance, à part l'obligation de faire constater outre-mer les avaries par le commissaire d'avaries des assureurs, et à part l'obligation « en cas de sinistre ou de menace de sinistre, de veiller sans délai au sauvetage et à la conservation de la marchandise et prévenir autant que possible l'aggravation du dommage »², le destinataire a « last but not least », l'obligation de faire les réserves nécessaires vis-à-vis du

¹ *Précis Ripert*, p. 380.

² Article 32, alinéa 2, Conditions générales suisses (CGAT 1940).

transporteur ou des tiers responsables. Les Conditions générales suisses pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport (CGAT 1940) stipulent à l'article 33 que :

Le preneur doit prendre en temps utile toutes les mesures opportunes pour la sauvegarde des droits de recours contre tout tiers auquel le dommage peut être imputé. Il répond envers l'assureur de toute faute de commission ou d'omission qui aurait pour résultat de compromettre l'existence ou l'exercice de ces droits.

La jurisprudence précise d'ailleurs sur ce point, que la faute de l'assuré n'a aucune importance « lorsque le transporteur n'aurait certainement pas été responsable en raison des clauses d'irresponsabilité » ¹.

Vue sous l'angle des transports combinés, la relation destinataire-assureurs permet de faire ressortir qu'actuellement, l'assurance maritime et transports est le seul lien de responsabilité couvrant une marchandise de manière continue, depuis son départ des magasins de l'expéditeur, jusqu'aux magasins du destinataire outre-mer. Cette constatation permet donc de conclure que le rôle des assureurs a été d'une extrême importance pour le développement des transports combinés et que, contrairement à ce qu'en ont dit certains auteurs ², les assureurs maritimes ont été à la hauteur de la mission économique et commerciale qu'ils ont eu à remplir.

¹ *Précis Ripert*, p. 388.

² A. VINCENT, *Connaissance direct*, thèse Paris, 1928.

TITRE VI

L'AVENIR DU CONNAISSEMENT DIRECT

CHAPITRE PREMIER

RÔLE DES ASSUREURS

Les assureurs maritimes suisses ne sauraient rester indifférents au problème des transports combinés, lorsqu'ils réalisent que le mouvement total des marchandises entrant et sortant du pays représente annuellement plus de *12 milliards de francs suisses* et que depuis la dernière guerre, notre commerce avec les pays d'outre-mer s'étant considérablement développé, c'est environ 30 à 40 % de ce chiffre, qui constitue la valeur des marchandises donnant lieu à un transport maritime. Or, comme nous l'avons vu au début de la présente étude, la situation géographique de la Suisse, privée d'accès direct à la mer, nécessite l'acheminement par voie fluviale, ferroviaire, routière ou aérienne, entre les différents ports européens et notre pays, de toutes les marchandises en provenance ou à destination des pays d'outre-mer. De sorte que le commerce extérieur suisse donnant lieu à des transports combinés est de l'ordre de *3 à 4 milliards de francs suisses*, assurés soit en Suisse, soit dans les pays acheteurs ou producteurs.

Ces capitaux considérables sont-ils protégés par une législation adéquate des transports ? Nous avons montré sur ce point, que les importateurs, exportateurs, banquiers et assureurs sont en présence d'un véritable maquis juridique, vu l'absence de coordination législative nationale et internationale quant aux transports combinés. Nous avons également relevé que l'inconvénient majeur de la situation actuelle réside dans le fait qu'au moment où la marchandise passe d'un véhicule à un autre, une interruption dans la chaîne des responsabilités des divers transporteurs se produit, de telle sorte que l'on doit à la vérité de dire qu'en réalité, les transports combinés ont une fâcheuse tendance à être exécutés sous le signe de l'*irresponsabilité* des transporteurs, entrepositaires, transitaires et commissionnaires divers.

Le rôle des assureurs est-il de sanctionner cette irresponsabilité ? Il serait périlleux, à notre avis, que l'assurance devienne le dangereux oreiller de paresse des transporteurs et contribue à provoquer un relâchement dans les règles du droit, de l'équité et de la morale, relâchement dont les séquelles seraient la désorganisation des transports et l'augmentation des sinistres. Les assureurs ne peuvent donc que s'élever avec vigueur contre toute tentative des transporteurs, visant à éluder la responsabilité déjà fort restreinte que leur attribuent les Conventions internationales de Berne, de Varsovie et de Bruxelles.

A titre documentaire, qu'il nous soit permis de citer ici, parmi les tentatives les plus ingénieuses de ces dernières années, celle qui vit le jour récemment en Suisse et dont l'objectif n'est rien moins, que de rendre le transporteur *totalemtent irresponsable* (sauf en cas d'acte illicite), dès qu'une marchandise est assurée. En bref, le raisonnement est le suivant : « L'application d'une loi spéciale (Convention de Berne ou de Varsovie) instituant une responsabilité causale à la charge du transporteur, il s'ensuit que la responsabilité incombant à ce dernier découle de la loi, c'est-à-dire de prescriptions impératives qui ne peuvent être modifiées par les parties, et non pas d'une convention librement formée entre elles, dans le cadre des principes généraux régissant le contrat de transport ». Ceci posé, on invoque l'article 51 CO qui prévoit que le dommage est supporté « en dernier lieu » par celle des personnes qui en est tenue aux termes de la loi et qui serait donc en l'occurrence le transporteur. Or l'assureur transport supportant le dommage en vertu du contrat d'assurance et non pas de la loi sur les assurances, et parce que « lorsque plusieurs répondent du même dommage en vertu de causes différentes (acte illicite, contrat, loi)... » (article 51 CO) la responsabilité contractuelle répond du dommage avant la responsabilité légale... « voilà justement ce qui fait... », que le transporteur est irresponsable.

Si l'on songe que la très grande majorité des transports internationaux est assurée, l'on voit d'ici que le raisonnement en question réduit la responsabilité des transporteurs en vertu des conventions internationales, aux seuls cas où la marchandise ne serait pas assurée, c'est-à-dire pratiquement à zéro. Ce raisonnement spécieux est donc absolument contraire aux objectifs des conférences internationales chargées de déterminer la responsabilité des transporteurs et ses limites, *en vue du maintien de l'ordre et de la sécurité des transports*. Il est, d'autre part douteux qu'il ait été dans les intentions de l'auteur de l'article 51 CO d'annihiler en Suisse, les effets des Conventions internationales *ratifiées par notre pays*. Souhaitons donc qu'un Arrêt du Tribunal Fédéral fasse une fois bonne justice de ces subtilités juridiques, car il serait choquant qu'un transporteur ou un commissionnaire-expéditeur puisse négliger ses obligations de voiturier diligent sans en subir

personnellement les conséquences, pour l'unique raison que le transport est assuré ¹.

L'état d'esprit que nous venons de relever chez certains transporteurs et leur conception de l'assurance ne sont pas sans influencer le public en général et les juristes en particulier, qui sont de plus en plus tentés de voir dans l'assurance, la panacée qui résoudra le problème de la responsabilité des transporteurs. C'est ainsi que la Délégation néerlandaise aux sessions du Groupe d'experts chargé de l'étude de la responsabilité du transporteur routier, de même que M. Kopelmanas, l'éminent conseiller juridique du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, à Genève, considèrent que notre société dynamique est en train de faire table rase de la conception classique de la responsabilité du transporteur, fondée sur une idée de faute, réelle ou présumée. Cette tendance se manifesterait notamment dans l'assurance de cette responsabilité, assurance qui permet aux transporteurs et expéditeurs peu soigneux de faire payer leurs fautes graves ou légères par les transporteurs et expéditeurs soigneux et consciencieux, grâce aux tarifs des assureurs qui remplacent l'équité individuelle par une équité dite « collective ». Ce nivellement faciliterait à leur avis, l'uniformité législative nécessaire aux transports combinés.

A les entendre, on finirait par croire que le but même de l'assurance de la responsabilité, dite assurance R.C., consiste à faire payer les bons pour les mauvais, alors qu'en réalité l'assurance de la responsabilité a été essentiellement créée dans le but de protéger le lésé contre l'insolvabilité « éventuelle » du responsable, qui souvent n'y peut rien, et non pas de constituer *une prime à l'incurie et à l'improbité*. Si l'on prend par exemple l'assurance R.C. des automobilistes, les assureurs jouissent de la protection pénale et policière de la Loi sur la circulation des véhicules et des règlements de police qui mettent précisément hors du circuit les mauvais éléments en leur retirant le permis de conduire, ou leur infligent des peines pécuniaires ou privatives de liberté. L'équité pénale *individuelle* a donc heureusement subsisté dans cette branche de l'assurance R.C. Quant à la responsabilité du transporteur pour la marchandise qui lui a été confiée, l'assureur qui veut bien s'en charger est, quoi qu'on en dise, obligé d'*individualiser* les risques qu'on lui propose de souscrire. Le risque est en effet à la base de l'assurance et qui dit risque, dit dommage aléatoire. Un assureur cherche toujours à éliminer de son portefeuille un transporteur peu soigneux avec lequel le dommage aléatoire, c'est-à-dire le risque, devient dommage garanti. Finalement le mauvais transporteur ne trouve plus d'assureur et c'est le chargeur, s'il n'est pas assuré, qui « doit payer les pots cassés ». A notre avis, l'idée d'équité collective en matière d'assurance de la responsabilité

¹ Considérants d'un jugement du 22 novembre 1940, du Tribunal civil de Bâle-Ville

du transporteur et d'assurance transport pêche donc à la base, tant que les assureurs n'auront pas l'*obligation* d'assurer les fautes lourdes ou légères de *tous* les transporteurs... ce qu'à Dieu ne plaise !

Les assureurs auraient-ils cependant un intérêt à encourager cette tendance, dans l'idée par exemple que les affaires prendraient un développement encore plus important ou seraient simplifiées. Nous ne le croyons pas car un développement ou une simplification procédant d'une idée erronée ne sauraient être viables. Il n'est cependant pas surprenant que l'idée d'équité collective ait germé à une époque où la fuite de l'individu devant les responsabilités peut être considérée comme le véritable *mal du siècle*. Voilà l'origine même de la vague collectiviste, le chemin de la nationalisation de toutes les entreprises de transports et d'assurances, avec *un seul responsable* : L'Etat — ou plus exactement le contribuable !

Dans un excellent article paru dans l'Argus du 20 mai 1951, M. Prodromidès, Dr en droit, conseiller juridique du Comité central des assureurs maritimes de France, a fort bien résumé sous le titre « Deux conceptions nouvelles sur la responsabilité du transporteur », deux projets émanant respectivement du Gouvernement des Pays-Bas et du Secrétariat du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Ces projets s'inspiraient au départ de l'idée d'équité collective, et se flattaient d'apporter une grande simplification au système actuel de la détermination de la responsabilité du transporteur, en évitant que dans les cas concrets de dommage, cette détermination puisse donner lieu à des contestations judiciaires.

Nous estimons inutile de commenter ici le projet néerlandais qui repose sur le principe d'un partage forfaitaire des dommages entre transporteurs et usagers, selon la nature de ces dommages. En effet, l'opposition ou le scepticisme qu'il a rencontré nous incitent à penser que les Conférences internationales n'en pousseront pas l'étude plus avant. La délégation néerlandaise le comprit sans doute puisque, sans abandonner son projet, elle se déclara disposée à se rallier éventuellement au projet du Secrétariat.

Qu'en est-il de ce dernier ? Partant également de l'idée de responsabilité forfaitaire, qui se substituerait à l'idée de faute réelle ou présumée du transporteur, son auteur considère que le système de responsabilité le plus simple pour les dommages survenus au cours d'un transport serait celui qui admettrait la responsabilité entière du transporteur, même s'il est prouvé que le dommage a pour cause un cas de *force majeure*, la *faute* d'un tiers ou de l'expéditeur lui-même, ou le *vice propre* de la marchandise. Le transporteur étant donc toujours pleinement responsable, il va de soi que cela entraîne pour lui la nécessité, voire même l'obligation, d'assurer la marchandise.

Quelles sont donc les principales incidences de l'*assurance obligatoire de la marchandise par le transporteur* ? Alors que nos échanges commerciaux

avec l'outre-mer peuvent être actuellement assurés « de domicile à domicile », on nous propose de substituer à cette couverture, fruit de l'expérience séculaire de l'assurance maritime, la garantie de l'assureur de chacun des transporteurs participant au voyage. Exemple : un importateur genevois de café du Guatemala, café transporté par camion guatémaltèque, vapeur hondurien, chemins de fer italiens et camion suisse, sinistré en cours de route, devra-t-il faire jouer les polices de Guatemala, de Tégucigalpa, de Gênes ou de Genève ? A qui s'adresser s'il ignore où s'est produit le sinistre ? Quel choix a-t-il eu du « standing » de ces compagnies d'assurances ? En quelles monnaies sa marchandise a-t-elle été assurée et l'a-t-elle été suffisamment ? Les conditions d'assurance variant de pays à pays, leur étendue a-t-elle été la même sur chaque tronçon ? Devra-t-il attendre une année ou deux ans jusqu'à ce que, l'indemnité enfin obtenue, elle puisse être convertie en francs suisses ?

Il résulte de ce qui précède que l'économie suisse aurait à faire face à des problèmes plus compliqués que ceux résultant actuellement de la simple reconstitution historique des événements, en vue de la détermination de la responsabilité du transporteur.

Pour revenir au cas de *force majeure*, on peut admettre sans peine qu'il soit mis à la charge du transporteur, ou plus exactement de son assureur, car c'est le cas type du risque proprement dit. Il n'en va pas de même par contre de l'incorporation de *la faute de l'expéditeur* dans la responsabilité du transporteur, et l'auteur du projet s'en est bien rendu compte puisqu'il dit dans sa note du 27 avril 1951 sur le memorandum du Gouvernement néerlandais (p. 4) « on pourrait évidemment évoquer l'équité pour s'opposer à ce que le transporteur en soit rendu responsable. En plus, il paraît essentiel d'imposer une certaine responsabilité à l'expéditeur afin de l'intéresser, lui aussi, à la bonne exécution des transports ». On se sent évidemment mal à l'aise pour évoquer l'équité individuelle, après avoir affirmé qu'elle tend à disparaître. Plus loin, on apprend avec intérêt « qu'il ne faut pas que l'expéditeur qui soigne son emballage soit placé sur le même pied qu'un expéditeur négligent ».

Ainsi, après que ce projet a été qualifié de « révolutionnaire » par d'aucuns, on constate avec soulagement en le considérant de plus près que « plus ça change, plus c'est la même chose ». Car, si l'on substitue dans les deux phrases citées le mot « expéditeur » par « transporteur » et le mot « emballage » par « transport », on obtient ceci :

En plus, il paraît essentiel d'imposer une certaine responsabilité au transporteur afin de l'intéresser, lui aussi, à la bonne exécution des transports. Il ne faut pas que le transporteur qui soigne son transport soit placé sur le même pied qu'un transporteur négligent.

Or, nous avons vu que ce nouveau système devait, dans l'esprit de son auteur, apporter une grande simplification en supprimant la détermination de la responsabilité du transporteur, puisqu'il serait toujours pleinement responsable. A quoi cela sert-il, puisqu'il faut dès lors déterminer la responsabilité de l'expéditeur pour son emballage !

De plus, la responsabilité totale du transporteur dans tous les cas devait avoir pour conséquence « la concentration de l'assurance de transport dans le chef du transporteur » et la disparition de l'assurance-responsabilité, d'où a-t-on dit, diminution du prix d'assurance. A quoi cela sert-il puisqu'en lieu et place d'une assurance-responsabilité, on aura une assurance-emballage, qui mettra les expéditeurs à l'abri de leur responsabilité pour un emballage jugé, à tort ou à raison par le transporteur, insuffisant !

En ce qui concerne l'assurance-responsabilité en cause, notons que si elle est très répandue chez les transporteurs routiers, elle est par contre quasi inexistante chez les chemins de fer et qu'elle n'est pratiquée chez les armateurs, que par des Mutuelles (Angleterre), ou comme c'est le cas en France, par le Syndicat des assureurs français de la responsabilité de l'armateur, qui a d'ailleurs prévu vers 1937 une franchise de 20 % à la charge de l'armateur assuré. Les franchises jouent en effet dans ce domaine de l'assurance un rôle extrêmement important. C'est en quelque sorte la soupape de sûreté qui doit garantir l'ordre et la sécurité des transports, le transporteur ayant ainsi un *intérêt* personnel à livrer la marchandise intacte. Il serait cependant prudent, à notre avis, que le pourcentage et les limites de ces franchises fussent fixés *légalement* dans les pays où ce genre d'assurance est pratiqué, car les assurés tendent toujours à les faire éliminer de leurs polices.

En conclusion, alors qu'en 1928, dans une thèse de droit à Paris, A. Vincent rendait les assureurs responsables de la lenteur du développement du connaissance direct, en déclarant notamment ¹ que « comme les autres commerçants les compagnies d'assurance ont horreur du risque », ce reproche n'a plus aucune consistance à l'heure actuelle. Bien au contraire, en ce qui concerne l'*indemnisation* proprement dite du chargeur, c'est la raison même de l'existence des assureurs et ils ne sauraient faillir à cette mission de soutien du commerce et de l'industrie.

¹ p. 118.

CHAPITRE II

RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE

L'étude de la responsabilité des divers transporteurs intéressés au transport combiné nous a montré que pratiquement et par nécessité, il y a toujours à la base du connaissance direct un accord entre les participants. Dans la phase actuelle — le connaissance direct en étant à ses balbutiements — cet accord se résume en général aux relations entre commissionnaires de transport et transporteurs, telles qu'elles sont décrites et déterminées par les lois nationales. Il est d'ailleurs très rare dans la pratique que cet accord se produise entre plus de deux transporteurs. L'extension de ces accords à un plus grand nombre de transporteurs ne peut entrer dans le domaine des réalités commerciales que si une base juridique précise est donnée au connaissance direct et limite aux questions de tarif les discussions entre les participants à une future chaîne de transporteurs. En conséquence, l'existence d'une Convention pouvant servir de base juridique à tous les transports combinés, et qui ne serait pas onéreuse pour les transporteurs sera de nature à provoquer la création, par les transporteurs eux-mêmes, de parcours intercontinentaux couverts par un seul titre de transport.

Dans notre titre I, nous avons fait l'historique des efforts entrepris depuis 1911 pour que des principes uniformes régissent les transports combinés. Ces efforts, de fragmentaires qu'ils étaient, ont trouvé une première forme concrète dans l'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises, dont nous rappelons les caractéristiques :

- 1) avantage pour l'usager, qui n'a actuellement aucune certitude en ce qui concerne le transporteur responsable et la législation ou le tribunal compétent pour statuer sur une avarie survenue au cours d'un transport combiné. Il pourrait en effet actionner à son choix soit le premier transporteur, soit le dernier transporteur, soit encore le transporteur entre les mains duquel se trouvait la marchandise au moment où le dommage est survenu,

- 2) avantage pour le transporteur, qui serait régi par la Convention qui lui est familière (Convention de Berne, de Varsovie ou de Bruxelles), si l'on sait où le dommage s'est produit,
- 3) si l'on ne sait pas où le dommage s'est produit, système de responsabilité assez doux, puisque le transporteur serait exonéré s'il prouve que le dommage n'est pas dû à une faute des transporteurs,
- 4) uniformisation de la limite de responsabilité,
- 5) caractère facultatif de la Convention qui éviterait aux transporteurs de se solidariser avec une entreprise n'ayant pas assez de surface.

Malheureusement, les travaux de la Chambre de Commerce internationale sur cet Avant-Projet sont en veilleuse depuis octobre 1952 et l'on déclare dans les milieux des transporteurs, que la cause s'en trouve dans l'*indifférence* des usagers, c'est-à-dire dans le silence des commerçants, des industriels, des importateurs, des exportateurs, des banquiers et des assureurs.

A notre avis, l'absence de réaction des usagers provient essentiellement de ce qu'ils n'ont été orientés collectivement : ni sur les *travaux en cours* (qui se traitent pratiquement en vase clos), ni sur l'*utilité* exacte de ces travaux.

Ce sentiment s'est trouvé entièrement et objectivement confirmé par les résultats de l'enquête que nous avons faite en 1952 auprès des lecteurs des *Informations Economiques*, journal hebdomadaire de l'Office suisse d'expansion commerciale. En effet, une fois consultés, les usagers — une centaine d'industriels et de commerçants — ont été unanimes, dans les temps compliqués que nous traversons, à souhaiter voir aboutir une importante simplification des rouages du commerce international. Le vif intérêt suscité par la perspective de pouvoir utiliser un seul titre de transport négociable dans les transports combinés s'est également manifesté par de nombreuses questions, dont voici les principales, accompagnées de notre commentaire :

1. *L'économie privée des pays occidentaux est-elle compatible avec une telle nouveauté ?*

Relevons tout d'abord que les Conventions internationales dites « de Berne » pour les chemins de fer (1893), « de Bruxelles » pour les connaissances maritimes (1924) et « de Varsovie » pour les transports aériens (1929) ont été réalisées sous le signe de l'économie privée. Pourquoi la Convention internationale sur le contrat de transport combiné devrait-elle faire exception ? Il n'y a aucune raison pour que l'économie occidentale n'essaie pas de donner la preuve de ses capacités de coordination et de

son esprit véritablement commercial. Nous croyons au contraire, avec le Comité de la Chambre de Commerce internationale (C.C.I.) qu'il y a là une belle occasion de démontrer la supériorité de la liberté économique, mais d'une liberté reposant sur l'ordre, la responsabilité individuelle et la discipline, non pas sur l'irresponsabilité et le chaos juridique.

2. *Le problème des devises n'est-il pas de nature à empêcher la réalisation pratique du Connaissance direct ?*

Il s'agit là en effet d'une des nombreuses difficultés pratiques à surmonter. Nous sommes cependant d'avis qu'en s'inspirant des expériences du Bureau central de compensation (B.C.C.) de l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.) et en établissant un fonds de compensation similaire, le problème doit pouvoir être résolu dans une certaine mesure et à moins de frais qu'actuellement, où transitaires et transporteurs doivent toujours tenir compte du risque de perte sur change, pour les fonds qu'ils ont à l'étranger, et dont le rapatriement est parfois impossible. Un peu de clarté dans ce domaine serait certainement un bienfait pour les transporteurs, comme pour les usagers qui, en définitive, font les frais de cet imbroglio.

3. *Le chargeur risque de perdre le contrôle du bateau utilisé !*

Actuellement, le nom du bateau joue un rôle important parce qu'il permet à l'acheteur de situer, d'une part, le moment où la marchandise est à bord et où il peut entrer en possession du titre négociable et, d'autre part, la date probable d'arrivée du bateau. Mais une clause contenue dans tous les connaissements maritimes prévoit que l'armateur a le droit à tout moment de transborder la marchandise sur un autre de ses bateaux ! Le « connaissance direct » devra évidemment mentionner les bateaux qui seront utilisés et de toute façon, la chaîne des transporteurs doit être organisée de manière à ne pas donner l'impression à l'usager que sa marchandise est abandonnée à elle-même. L'émetteur du « connaissance direct » doit connaître au jour le jour les moyens de transport disponibles de sa chaîne de transporteurs. De toutes manières, si le dernier transporteur ne peut pas délivrer la marchandise dans les délais normaux contre présentation du titre, il est bien obligé d'en indiquer les raisons.

4. *Le « connaissance direct » ne vise pas à remplacer entièrement le système actuel des transports combinés.*

L'existence de la lettre de voiture internationale n'empêche personne de faire transporter une marchandise d'Amsterdam à Milan avec une lettre de voiture hollandaise + une lettre de voiture allemande + une lettre

de voiture suisse + une lettre de voiture italienne. Le commerçant doit avoir le choix du titre qui lui convient le mieux. Quant au tarif, il va de soi que la vie même du « connaissance direct » en dépend et que pour entrer dans les usages commerciaux il doit être apte à la concurrence.

5. *Quid de l'assurance des risques de guerre qui est limitée au parcours maritime ?*

Cette question ne pose pas de véritable problème. Chaque transporteur de la chaîne donnant, en réceptionnant la marchandise, décharge au transporteur précédent, le parcours sur lequel se réalisent les dommages résultant directement de faits de guerre, explosion de mines, piraterie, confiscation, réquisition ou séquestration peut être déterminé de la même manière qu'actuellement. Si l'événement se produit sur un parcours maritime, l'assurance joue, s'il s'agit d'un parcours terrestre, l'assurance ne joue que dans les limites de la clause K. 1952.

6. *Que faire lorsque les acheteurs d'outre-mer prescrivent un « shipped B/L on Bord » ?*

Cette exigence provient de ce que les acheteurs ne veulent pas courir le risque de payer la marchandise, alors que le vendeur a encore un droit de disposition sur celle-ci (ce qui est le cas actuellement jusqu'à l'embarquement). Or en donnant des bases juridiques précises au futur « connaissance direct » négociable, on fait disparaître ce risque, de sorte que les acheteurs ne tarderont pas à adopter la nouvelle formule.

7. *Y aura-t-il encore une concurrence suffisante entre les chemins de fer et entre les transitaires, quant aux transports entre les ports européens et la Suisse ?*

Etant donné que le « connaissance direct » entrera dans les usages commerciaux non par la force, mais parce qu'il représente un réel avantage économique, son développement dépendra essentiellement de son coût et des efforts de chaque chaîne de transporteurs pour attirer sur sa ligne le plus de fret possible par des conditions avantageuses, aussi bien au point de vue prix, qu'au point de vue qualité des services. Il est bien entendu qu'en définitive, chacun doit pouvoir utiliser les titres et modes de transport répondant le mieux à ses besoins particuliers et notamment quelquefois aux cruelles nécessités douanières !

L'organisation d'une chaîne de transporteurs ne saurait se faire au petit bonheur. Son fonctionnement impeccable et rapide, de même que les prix pratiqués seront des *facteurs de sélection* entre groupes de trans-

porteurs, absolument identiques aux facteurs de sélection entre transporteurs individuels.

Il y aura vraisemblablement pour une même destination, des chaînes de transporteurs de qualité et de prix différents. Car, contrairement à ce que certains imaginent peut-être, il ne s'agit nullement de tuer la concurrence et ses lois séculaires. Dans ce domaine comme dans d'autres, la concurrence demeure le régulateur de ce qui nous reste de liberté économique.

8. *Les chemins de fer pourront-ils émettre ces connaissements directs ?*

L'Avant-Projet de Convention internationale prévoit, en ce qui concerne l'émission du titre (article 5), que « Dès réception de la marchandise, le premier transporteur doit remettre à l'expéditeur un titre de transport combiné ». Il va donc bien sans dire qu'armateurs et chemins de fer — ces derniers s'ils s'organisent en conséquence — doivent être à même d'émettre des « connaissements directs ». Mais le susdit Avant-Projet va même plus loin, puisqu'en son article 3 il prévoit que « Tout commissionnaire de transport, transitaire ou dépositaire, qui conclut un contrat de transport régi par la Convention ou qui participe au transport en s'engageant à effectuer, ou à faire effectuer une partie quelconque de ce transport, est réputé transporteur au sens de la Convention ». Cet article — qui ne saurait être accepté par les chemins de fer — fera certainement l'objet de longues discussions, mais on peut admettre de prime abord que seuls pourront être acceptés dans une chaîne de transporteurs, des commissionnaires, transitaires ou dépositaires offrant des garanties morales et une surface financière suffisantes.

9. *La prééminence des contrats C.I.F. et F.O.B. est-elle compatible avec le « connaissement direct » ?*

Nous venons de voir sous chiffre 6 que les acheteurs exigent le plus souvent des « On board B/L » ou « Shipped B/L » pour libérer les accreditifs, étant donné que ces connaissements dits « embarqués » offrent les meilleures garanties actuellement comme titres représentatifs de marchandises.

Or, il découle de l'usage des connaissements « Embarqué », que le moment de l'embarquement et le moment du débarquement sont cruciaux pour les opérations commerciales, d'où les contrats F.O.B., c'est-à-dire remise par le fournisseur de la marchandise sur le bateau, et les contrats C.I.F., c'est-à-dire remise par le fournisseur de la marchandise au port de débarquement.

Si par contre, on utilise un « connaissement direct », autrement dit un titre négociable couvrant le transport de bout en bout, il est bien clair

que l'embarquement et le débarquement ne jouent plus un rôle aussi capital dans l'opération commerciale, de sorte que selon toute vraisemblance, les ventes « loco fabrique » ou « franco destination » prendront un nouvel essor.

Ceci nous amène également à relever que, du point de vue de l'assurance transport, qui couvre en général la marchandise « de domicile à domicile », ces deux dernières formules sont beaucoup plus rationnelles. En effet, avec les formules F.O.B. et C.I.F., le vendeur assure la marchandise de l'usine jusqu'au bateau ou jusqu'au port de destination, et l'acheteur assure la marchandise depuis la mise sur le bateau ou depuis le port de destination. Il résulte de cette situation que l'assureur de l'acheteur n'accepte de couvrir les avaries particulières sur la seconde partie du voyage, que si un constat en bonne et due forme établit de manière formelle le bon état et la quantité de la marchandise, faute de quoi il serait appelé à couvrir des avaries survenues sur le parcours assuré par le vendeur. D'où pour l'acheteur : frais de constat élevés pour bénéficier d'une couverture complète ou, en l'absence de constat, assurance des avaries particulières impossible ou réduite, donc assurance insuffisante.

Vu ce qui précède, le jour où, dûment amendé, cet Avant-Projet sera devenu une Convention internationale, qui couronnera en quelque sorte les conventions de transport existantes ou à conclure pour chaque mode séparé de transport, un service immense aura été rendu au commerce international.

CHAPITRE III

ACCORDS ENTRE TRANSPORTEURS

Nous venons de voir que sous sa forme actuelle, l'Avant-Projet de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises devait s'appliquer dans l'esprit de ses auteurs à tous les moyens de transport terrestres, maritimes, fluviaux et aériens. Cette formule ambitieuse de réglementation intergouvernementale ne reposait pas cependant sur des expériences pratiques suffisantes, ce qui explique que l'on ait eu quelque peu le souffle court à son sujet. D'autre part, une Convention internationale présente le désavantage de *manquer de souplesse* même si l'on a prévu une procédure de révision très simple, et exige un *temps* considérable pour s'adapter à l'évolution des conditions de transport, ainsi que pour obtenir la signature et la ratification des états contractants.

Aussi M. R. Cottier, directeur de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer en est-il venu à proposer de travailler tout d'abord sur une base plus restreinte, qui permettra en première étape de faire les expériences nécessaires par la voie d'accords privés entre les entreprises de transport participantes. Cette faculté est en effet offerte aux chemins de fer par l'article 2, paragraphe 4, de la C.I.M. déjà cité (p. 32) et permet une adaptation continue et très rapide aux besoins qui peuvent se faire sentir en cours d'application.

L'Office central a donc préconisé, dans son rapport de mai 1955 à l'intention de l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.) et du Comité international des transports ferroviaires (C.I.T.), l'établissement d'une réglementation pour les transports directs en trafic mixte fer/outremer. Or cette Union est d'autant mieux à même de poursuivre l'étude de la question, qu'elle a elle-même mené une enquête approfondie sur ce même sujet et que son Comité de gérance a clos son rapport par les conclusions suivantes (appelées Résolutions 1950) :

Les trois études entreprises à ce sujet (aspect juridique, pratique actuelle et tarif-type) ont donc fait apparaître :

— le *silence des usagers* quant à un réel besoin commercial de développer les transports directs combinés,

- les objections d'ordre *technique*, telles que la diversité des conditions techniques des moyens de transport et des formes spéciales des organismes de transbordement dans les ports de soudure, l'impossibilité de créer un document de transport qui contiendrait en même temps l'ensemble des éléments relatifs à toutes les possibilités de transports combinés...
- les objections d'ordre *juridique*, telles que les difficultés de définir les régimes juridiques des différents éléments du transport (chemins de fer, navigation, transbordement) et
- l'opposition que les *milieux maritimes* ont du reste déjà manifestée à l'égard du récent avant-projet de « Convention internationale... » du Sous-Comité des Connaissements Directs Internationaux de la C.C.I. (manque d'intérêt des armateurs, hostilités ou indifférence à craindre de la part des intermédiaires dont l'intervention serait éliminée...).

En conséquence des multiples difficultés relevées dans cette Notice, il apparaît qu'il est aussi vain de poursuivre l'étude de la question que de vouloir mettre au point une formule efficace *sans prendre contact avec les milieux maritimes*.

Cette dernière phrase correspond exactement à nos propres conclusions (pp. 58 et suivantes), dans lesquelles nous avons expliqué les raisons de la *prépondérance maritime* en matière de transports combinés. Ce sont ces raisons précisément qui nous ont fait placer la présente étude sous le signe du « Connaissance direct », et non pas sous celui de la « Lettre de voiture transocéanique ».

Parmi les cas, qui semblaient le plus inquiéter l'U.I.C., se trouvait celui de la responsabilité financière des propriétaires des marchandises transportées dans les cas d'avaries communes. Cette institution typique et historique du droit maritime ne saurait évidemment être étendue aux chemins de fer et ceux-ci sont peu enclins à accepter au transport des marchandises grevées de dettes pour avaries. Mais à notre avis, il n'y a pas de raison de traiter cette question dans le cadre du connaissance direct, autrement qu'elle ne l'est actuellement, c'est-à-dire que l'armateur ne se dessaisira pas de la marchandise, avant d'être en possession du dépôt provisoire d'avarie commune ou de la garantie de l'assureur de la marchandise. La question devra donc toujours être résolue directement entre l'armateur et le propriétaire de la marchandise ou son assureur.

Quant aux objections d'ordre *technique* et *juridique*, nous pensons avoir montré au cours de notre étude, la manière selon laquelle les problèmes qui se posent pourraient être résolus. Il est incontestable que les régimes juridiques et les caractères techniques des moyens de transport ont certainement une action réciproque les uns sur les autres, ce qui explique que les différents droits de transport ne concordent pas. Mais il n'en est pas moins vrai également, que les faits économiques ont une action directe sur la

formation du droit et nous ne doutons pas que lorsque les usagers seront conscients du *réel besoin commercial* du connaissance direct, les principaux obstacles seront rapidement surmontés.

Responsabilité.

Mais depuis 1952 l'idée a fait son chemin et dans son rapport de mai 1955, l'Office central des transports internationaux par chemins de fer propose de résoudre le problème de la responsabilité des entreprises ferroviaires et maritimes participant au transport direct en trafic fer/outramer, de la manière suivante :

1. *Le parcours sur lequel le dommage s'est produit est connu.*

S'il s'agit d'un parcours maritime, ce sera le droit auquel est soumis le navire en question qui devra s'appliquer. C'est-à-dire la loi maritime du pays dont le navire bat pavillon, à condition toutefois que cette loi ne soit pas moins favorable à l'ayant droit que la Convention de Bruxelles. Si en revanche, le dommage s'est produit sur le parcours ferroviaire, la responsabilité sera déterminée d'après les dispositions de la C.I.M. ou, lorsque le parcours n'est pas inscrit dans la liste C.I.M., d'après le droit national régissant le dit parcours. La réglementation prévue s'inspire donc sur ce point de la solution adoptée dans la C.I.M. pour le trafic fer-mer, notamment pour le trafic entre le continent et la Grande-Bretagne.

2. *Le parcours sur lequel le dommage s'est produit n'est pas connu.*

On prévoit alors l'*application du droit maritime* régissant le parcours maritime en cause et non pas celle des règles ferroviaires de responsabilité applicables, d'après l'article 62 de la C.I.M., pour le trafic fer-mer dans le rayon de l'Europe. Pour l'utilisateur, cette diminution de la responsabilité est nettement compensée par l'extension de la responsabilité du chemin de fer pour les dommages apparents, *jusqu'à la prise en charge de la marchandise par le navire*. Il y a là un avantage incontestable par rapport à l'avant-projet de la C.C.I. qui voulait introduire les commissionnaires et autres transitaires dans la communauté de transport, en leur conférant la qualité de transporteurs pour les transbordements dans les ports. L'intérêt des milieux commerciaux pour les transports directs fer/outramer devrait résider précisément dans le fait que la responsabilité pour les dommages survenant pendant le transbordement dans les ports serait réglée *d'après les dispositions plus rigoureuses applicables au transport par chemin de fer*.

Les *transitaires* et autres tiers effectuant le transbordement de marchandises dans les ports ne devraient donc pas participer directement au contrat de transport, mais agiraient comme *mandatés du chemin de fer*. Cela suppose un accord interne spécial, indépendant du contrat de transport, passé entre l'administration ferroviaire et l'entreprise chargée du transbordement dans le port.

Bien que la responsabilité collective ne soit appelée à jouer que dans le cas fort rare d'un dommage non apparent, il pourrait subsister un certain malaise dans les milieux maritimes à l'idée que le transporteur maritime devrait, lors de la répartition des dommages-intérêts entre les entreprises ayant participé au transport, contribuer à la couverture d'un dommage, même s'il n'a pu être prouvé qu'il l'a occasionné. C'est un fait auquel pour des raisons essentielles, on ne pourra rien changer et qui est la conséquence inévitable de la communauté de transport dont

feraient partie les entreprises ferroviaires et maritimes, en vue d'exécuter et de développer des transports directs en trafic mixte fer/outr-mer. On ne saurait guère voir là une aggravation importante de la situation du transporteur maritime.

Il s'agit maintenant de savoir d'après quels principes seront répartis entre les membres de la communauté de transport les dommages non apparents dont on ne sait où ils se sont produits et dont, par conséquent, répondent toutes les entreprises ayant participé au transport. Il incombera aux chemins de fer et aux entreprises maritimes de s'entendre à ce sujet. Pour ce faire, ils partiront sans doute du principe général selon lequel les entreprises participant à un transport contribuent à la réparation du dommage *en proportion* des risques inhérents à chaque forme de transport. Le problème de la répartition des dommages non apparents entre les entreprises ayant participé au transport ne devrait pas soulever des difficultés insurmontables, si l'on tient compte des risques inégaux que présentent les transports ferroviaires et maritimes, d'autant plus que les montants des indemnités à verser pour des dommages de ce genre ne seraient guère importants.

Transitaires.

Traitant ensuite de la situation de l'important groupe des commissionnaires-expéditeurs, dépositaires, transitaires, administrateurs des ports, acconiers, etc., le rapport de l'Office central estime que le concours des commissionnaires de transport reste indispensable pour les transports directs. La collaboration qu'ils apportent déjà aujourd'hui dans le domaine des réexpéditions revêtirait une importance accrue par l'introduction du service de transports mixtes avec connaissances directs ; ils n'auraient plus seulement à agir comme mandataires des expéditeurs, mais également en tant que mandatés par les entreprises de transport, vraisemblablement en qualité d'agents communs de ces entreprises. L'établissement du connaissance direct devrait notamment être laissé, en règle générale, à un commissionnaire mandaté par la communauté des entreprises participant au transport. Cela signifie, même pour les commissionnaires agissant déjà aujourd'hui comme agents des armateurs, un élargissement de leurs tâches. Il semble en effet douteux qu'un chemin de fer expéditeur, à l'intérieur du continent, puisse se charger lui-même de cette formalité, car il ne serait guère en mesure de connaître le navire et le port par lesquels l'envoi peut être acheminé dans les meilleures conditions et le plus rapidement possible, ni l'itinéraire par lequel le prix de transport (ferroviaire + maritime) est le plus avantageux. Il faut ajouter à cela que l'accomplissement des formalités requises par les douanes et autres autorités administratives peut également intervenir dans le choix du port, et le plus souvent, là aussi, c'est le commissionnaire-expéditeur spécialisé qui est au fait de ces formalités. L'Office central est persuadé qu'avec de la bonne volonté, il sera possible de trouver pour ces commissionnaires, qu'ils soient *agents communs* des entreprises de transport pour l'établissement des documents de transport ou *mandataires* des chemins de fer pour les transbordements dans les ports, des règles contractuelles spéciales, susceptibles de donner satisfaction à toutes les parties.

Prix.

En ce qui concerne la question du fret global, l'Office central estime qu'étant donné que pour les chemins de fer, le trafic à destination et en provenance des ports joue un rôle toujours plus important en raison de la concurrence souvent illimitée de la route il serait indiqué dans bien des cas, *qu'ils rendent les transports mixtes*

encore plus intéressants pour le commerce international, en établissant pour le trafic précité, des tarifs ferroviaires directs spéciaux comportant des prix de transport plus avantageux. De cette manière, il devrait être également possible d'assurer aux commissionnaires-expéditeurs, dans le cadre des transports directs en trafic mixte fer/outr-mer, les avantages de prix dont ils bénéficient actuellement dans le trafic de groupage.

Il est en outre particulièrement intéressant de relever les étapes successives des entretiens de M. Cottier de 1953 à 1955. Tout d'abord, conjointement à la question des transports intercontinentaux de containers, il eut l'occasion d'évoquer les transports combinés lors de la session préliminaire de la Conférence des Ministres des transports, tenue à Paris en mars 1953. En mai 1953, il exposa ses nouvelles idées devant la Commission maritime et la Commission des transports par air, lors du Congrès de la Chambre de Commerce internationale à Vienne. On y décida alors de poursuivre les études sur cette base et de donner d'abord à la Chambre internationale des armateurs (International Chamber of Shipping) à Londres, l'occasion de se prononcer à ce sujet. En novembre 1953 eut lieu un premier contact au cours duquel on précisa les différences existant entre les nouvelles propositions et l'Avant-Projet de la C.C.I. En 1954, deux nouvelles réunions eurent lieu et montrèrent la nécessité de pousser les conversations entre transporteurs maritimes et ferroviaires européens, avant de soumettre le problème aux autres milieux intéressés. Mais d'ores et déjà le président de la Commission des usagers des transports de la C.C.I. s'est, à plusieurs reprises, montré très favorable au projet de l'Office central.

En décembre 1953, le Comité de gérance de l'Union internationale des chemins de fer a également approuvé les travaux préparatoires de l'Office central. D'autre part ce dernier a aussi pris contact avec les chemins de fer des deux Amériques. C'est ainsi que le Congrès panaméricain des chemins de fer de juin 1953, à Washington, a fait un accueil favorable aux efforts accomplis en vue d'améliorer les transports intercontinentaux. Des pourparlers ont été également engagés avec un représentant de l'« Interstate Commerce Commission », qui manifesta sa préférence pour les accords entre entreprises de transport, plutôt que pour une convention intergouvernementale.

Enfin, d'entente avec l'« International Chamber of Shipping », l'Office central a discuté son projet dans plusieurs pays, au cours de conférences réunissant des représentants des administrations ferroviaires et des milieux maritimes ¹. Ces conférences eurent lieu en novembre 1954 à Rome, en décembre 1954 à Madrid et en février 1955 à Paris. Partout l'accueil a été favorable et une nette volonté de collaboration s'est manifestée.

¹ Voir rapports de l'Office central.

Comme on le voit, les nouvelles propositions de l'Office central ménagent manifestement les transitaires et nous sommes d'avis qu'un peu de clarté en matière de transports combinés ne serait pas inutile à cette honorable corporation. Dans l'actuel chaos juridique, les commissionnaires-expéditeurs courent de très gros risques, comme en fait foi le cas suivant :

Lorsque le récépissé du commissionnaire-expéditeur ne mentionne pas que la marchandise doit être expédiée et remise « irrévocablement » à l'adresse indiquée, le vendeur a la possibilité, jusqu'à ce que la marchandise soit remise à l'acheteur, de réclamer celle-ci ou d'en disposer. Or dans l'affaire en question, l'acheteur avait payé la marchandise au départ, contre remise du récépissé du commissionnaire-expéditeur, ce que ce dernier ignorait. En cours de route, le vendeur modifia destination et destinataire... et le commissionnaire-expéditeur se vit assigné par l'acheteur, en livraison de la marchandise ou en paiement de sa contre-valeur.

Il y a donc lieu d'espérer que cette branche importante du commerce international ne préférera pas continuer à supporter des risques qui souvent dépassent ses moyens, afin de conserver la possibilité de gonfler les notes de frais au détriment des consommateurs. Elle devrait plutôt s'efforcer de diminuer les risques et simultanément les frais de transports combinés, en améliorant la sécurité de ceux-ci.

CHAPITRE IV

CONCLUSION

Au terme de cette étude, il n'est sans doute pas inopportun de récapituler succinctement les avantages que présentera le titre de transport combiné que les usagers ne tarderont sans doute pas à appeler « Connaissance direct » :

- 1) *négociabilité* du document, à l'instar du *connaissance maritime*,
- 2) *capitaux* investis dans la marchandise, *réalisables* à n'importe quel moment en cours de transport et non plus seulement pendant le transport maritime,
- 3) *sécurité* pour le destinataire qui a payé la marchandise au départ. Il est en effet à l'abri de toute intervention de l'expéditeur sur la marchandise en cours de route, ce qui n'est pas le cas actuellement avec la pluralité des titres de transport,
- 4) *droit de recours* en cas de dommages, soit contre le premier, soit contre le dernier transporteur de la chaîne,
- 5) *apport de fret* sur la ligne de l'armateur qui participe à des accords en vue de l'organisation de transports combinés,
- 6) *unité de document*, c'est-à-dire un seul titre de transport au lieu d'une lettre de voiture américaine + un *connaissance maritime* + une lettre de voiture européenne et/ou un *connaissance rhénan*,
- 7) *unité de prix*, obtenue par l'accord préalable des lignes intéressées, au lieu de la multiplicité actuelle des tarifs, qui ne laisse pas de compliquer et de rendre incertaine la facturation,
- 8) *économie* par la diminution des risques et la disparition du chaos juridique actuel, qui donne un caractère spéculatif aux transports intercontinentaux,
- 9) *accroissement et stabilisation* de l'activité des chemins de fer, qui disposeront d'un important élément de collaboration avec la mer, la route et les ailes.

- 10) *décentralisation* des lieux de transactions et d'entreposage, par le transfert à l'intérieur des continents de certaines opérations commerciales et douanières afférentes aux marchandises transportées et représentées par le titre lui-même. On peut ainsi s'attendre vraisemblablement à ce que cette décentralisation ne mette plus autant le commerce intercontinental à la merci des troubles sociaux des grands ports de mer et des destructions atomiques. Cet avantage présente à notre avis un intérêt certain pour les assureurs transport, toujours soucieux devant les cumuls de risques dans les ports et l'éventualité de sinistres dits « de choc » (« Shock-Schäden »). Au demeurant, les centres portuaires préféreront sans doute, voir les marchandises transiter par eux — même sans s'y éterniser — plutôt que de les voir accaparées de plus en plus par les cargos aériens qui les amènent directement à l'intérieur des continents.

C'est sans doute conscient de ces nombreux avantages, que le Conseil fédéral a écrit dans son Message du 22 février 1952, à l'appui de son projet de « Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse » (p. 56) :

... le connaissance suisse est établi « pour le compte du transporteur »... Par là est sauvegardée la pratique, déjà bien établie aujourd'hui, des connaissances émis en Suisse, pratique qui d'ailleurs, va au devant d'une *préférence de plus en plus manifeste du commerce international* — encore qu'elle se heurte à beaucoup de résistance et à beaucoup d'obstacles techniques et législatifs — *pour le « connaissance direct »* (through bill of lading)¹.

Plus loin, traitant de l'application de la nouvelle loi à la navigation intérieure, le Message relève (p. 63) :

L'application pure et simple du droit maritime (à la navigation rhénane) offre le grand avantage que la question difficile de la délimitation de ces deux ordres juridiques peut ainsi être éludée, ce qui se révèle particulièrement opportun, *eu égard à la faveur croissante dont jouissent les contrats de transport directs*¹.

Il ressort clairement de ces citations que la nouvelle loi a été conçue en pleine connaissance des nécessités auxquelles est soumis le connaissance direct. D'autre part, l'utilité de ce dernier a été ainsi implicitement reconnue par le Gouvernement suisse.

Comme le constatait feu le conseiller fédéral Escher, chef du Département des postes et des chemins de fer suisses, à la séance d'ouverture de la Conférence de révision des Conventions de Berne, en octobre 1952, pour améliorer les conditions du trafic, il importe de vouer toute l'attention requise à la collaboration des divers moyens de transport. Le but de tous

¹ C'est nous qui soulignons.

ces efforts sera toujours : servir le voyageur et le chargeur, et ainsi servir l'intérêt général, pour lequel il est de la plus haute importance de bénéficier des transports les plus rapides, les plus simples et les plus économiques.

Nous exprimons donc le vœu, au terme de cette étude, de voir les pouvoirs publics suisses, soutenir officiellement les efforts des milieux intéressés, qui ont agi jusqu'ici sur le plan privé, en vue de donner au connaissance direct une valeur juridique, commerciale et bancaire. Ce faisant, la Suisse d'ailleurs ne travaillera pas seulement dans l'intérêt de son économie nationale, mais elle contribuera puissamment à forger un nouvel instrument de collaboration internationale et de rapprochement intercontinental, à une époque où les peuples, plus que jamais, aspirent à l'élimination des multiples entraves qui étouffent les échanges internationaux, provoquent l'asphyxie économique et conduisent directement à la guerre.

Plaise à Dieu que le connaissance direct puisse à brève échéance faire sentir son action bienfaisante et libératrice dans le commerce mondial.

BIBLIOGRAPHIE

- ACKERMANN, Charles : *Répertoire de jurisprudence en matière de transports*. Genève, 1928 à 1941.
- ARMAND, M. : *Le problème des clauses de non-responsabilité dans les connaissements*. Paris, 1928.
- AUBRUN, Henri : *Les transports de marchandises par mer*. Paris, 1938.
- AUMONIER, Jacques : *La négociabilité des titres de transport par voie ferrée*. 1933.
- BAGGE, Algot : *Der Durchfrachtverkehr, insbesondere die gemischte Beförderung*. Zeitschrift für Ausländisches und Internationales Privatrecht. Berlin und Leipzig 1936.
- BALTER, Silvio : *Valeur probante du connaissement*, 1933.
- BARBEY, Claude : *Les agents terrestres de la navigation maritime*. Genève 1947.
- BATESON, H. D. : *Through Bills of Lading*, *Law Quarterly Review*, 1889.
- BERTHOUD, Denise : *L'assurance des marchandises contre les risques de transport*. Neuchâtel, 1942.
- BONNECASE, Julien : *Précis élémentaire de droit maritime*. Paris, 1932.
- BONNET, Joseph : *Transports maritimes, documents dans les affaires et dans le crédit documentaire*. Genève, 3^e édition 1947.
- BOSDAS, Demetrius : *Das Konnossement nach griechischem Recht im Vergleich mit dem deutschen Recht*. 1927.
- BOSMANS, René : *Le connaissement direct*. Bruxelles, 1950.
- CARVER : *A treatise of the law relating to the carriage of goods by sea*. 7^e éd., Londres 1925.
- COMTE, Jean : *Titre général : Pour une politique maritime et fluviale. La Suisse, la Méditerranée, le Rhône*.
- DANJON : *Traité de droit maritime*, Paris, 1926.
- DUMONT : *Beat. Ausgewählte Kapitel aus dem schweiz. Seeschiffsrechts*. 1944.
- DUPUIS, Guy : *Le rail et l'aile*, Paris, 1931.
- FAESCH, R. : *Reederhaftung*. Thèse, Bâle, 1943.
- FAILLIE, André : *Du crédit documentaire dans l'économie moderne, ses rapports avec la vente à réméré*. Paris, 1924.
- GERVAIS DE ROUVILLE, Jean : *Le connaissement reçu pour embarquement*. 1929.
- HAESLI, Edwin : *Das Konnossement, Arten und Funktionen*. Thèse, Bâle, 1943.
- HERRMANN, Walter : *Die Geschichtliche Entwicklung des Seereisevertrages vom Hochmittelalter bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*. 1939.
- HERB, Friederich : *Der Schutz des guten Glaubens beim Erwerb von dinglichen Rechten im deutsch. Seerecht*. 1934.
- HOTCHKISS, Ernest W. : *A manual on the law of bills of lading and contracts of shipment*. Ronald Press company, New York.
- JOSSERAND, Louis : *Les transports en service intérieur et en service international*. 2^e édition, Paris, 1926.

- KLEIN, Hermann : *Der Übergang der Rechte vom Absender auf den Empfänger, mittels Verwendung des Konnossements*. Thèse, Bâle, 1947.
- LANZ, Rudolf : *Les rapports entre la responsabilité et l'assurance dans le transport des marchandises par voie ferrée*. Thèse, Genève, 1938.
- LYON-CAEN, Ch. et RENAULT, L. : *Droit maritime*. 1931.
- MALETERRE, Pierre : *Les transitaires*. Marseille, 1927.
- MARCHAND, Maurice : *L'armement et le commerce français devant la clause de négligence et les lois de 1936*. Thèse, Montpellier 1937.
- MARAI, Georges : *Les transports internationaux de marchandises par mer*. Paris, 1949.
- MEYER, Arthur : *Durchfrachtvertrag und Durchkonnossement*. Thèse, Francfort, 1919.
- MICHEL, Pierre : *Le duplicata de la lettre de voiture et le domiciliataire*. 1942.
- MONTIER, G. F. : *Le Harter Act*. 1931.
- NANASSY de, Béla : *Le droit international des transports par chemins de fer*. Berne, 1946 (et 1955).
- OSER-SCHOENENBERGER : *Obligationenrecht*. 2. Auflage, Zürich, 1929 und 1936.
- OTT, Carl : *De l'institution du pavillon suisse*. Neuchâtel 1943.
- PAPPENHEIM, Max : *Handbuch des Seerechts*. 1906.
- PARDESSUS, J. M. : *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*. Paris, 1828-1845.
- PERRINJAQUET, André : *Le droit de disposition de l'expéditeur dans le contrat de transport suisse*. Thèse, Lausanne, 1924.
- POTAMIANOS, Phocion : *L'autonomie du contrat de transport maritime des marchandises*. 1937.
- REGIMBEAU, Pierre : *Le connaissement, sa nature juridique et ses fonctions à l'heure actuelle*. Bordeaux, 1924.
- RIESE, O. et LACOUR, J.-T. : *Précis de droit aérien international et suisse*. Paris, 1951.
- RIPERT, Georges : *Droit maritime*. 3^e édition. Paris, 1929. — *Précis de droit maritime*. 5^e édition, Paris, 1949.
- SAUVAGE, Francis : *La législation nouvelle sur les transports maritimes de marchandises*. Paris, 1937.
- SCHLENZKA, Joachim : *Die sachenrechtlichen Streitfragen des Konnossementsrechts*. Thèse, Francfort, 1934.
- SMEESTERS, C. et WINKELMOLEN, G. : *Droit maritime*. Bruxelles, 1943.
- STRANDGAARD, Knud : *The internationality of shipping*. Copenhagen, 1939.
- TAPERNOUX, P. M. : *Notre marine marchande et son sort après la guerre*. Lausanne, 1945.
- TASSEL, Robert : *Réaction contre les clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport maritime*. 1925.
- TULET, Eugène : *De la situation juridique et de la responsabilité des transitaires en matière de transports maritimes*. Paris, 1927.
- VALON de, Guy : *Les clauses de non-responsabilité dans la navigation maritime et la navigation aérienne*. Paris, 1940.
- VINCENT, Alexandre fils : *Les transports successifs par terre et par mer et le connaissement direct*. Thèse, Paris, 1928.
- Von TUHR, Andreas : *Partie générale du Code fédéral des Obligations*, traduit par de Torrenté Maurice et Thilo Emile. 2^e édition. Lausanne, 1933-1934.
- WEIBGEN, Hans-Joachim : *Das Durchkonnossement und seine besonderen Klauseln*. Leipzig, 1930.

WUESTENDOERFER, H. : *Seeschiffsrecht*. 1923.

Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des anglo-amerikanischen und internationalen Rechts.

Verlag J. C., B. Mohr, Tübingen (1950).

RECUEILS, REVUES ET AUTRES TEXTES

Annales suisses d'économie des transports, N° 3, 8^e année « Zur Weiterbildung des internationalen Eisenbahntransportrechtes in Europa auf Grund des C.I.M. und des C.I.V. », Dr. R. Cottier.

L'Argus. Journal international des assurances, 7 mai 1950 et 20 mai 1951, articles par M. Prodromidès, D^r en droit, conseiller juridique du Comité central des assureurs maritimes de France.

Avant-Projet (Texte préliminaire) de Convention internationale concernant certaines règles relatives au contrat de transport combiné de marchandises, par Algot Bagge, Président du Comité du titre de transport international combiné de la C.C.I.

Bulletin des C.F.F. 1942, article du D^r G. Hartmann.

Bulletin des transports internationaux par chemins de fer, septembre 1950, article par M. Prodromidès, D^r en droit.

Compte rendu de la première session du Comité du contrat de transport international par fleuve, tenue à Pallanza du 14 au 16 septembre 1950.

Conférence, Professeur A.-R. Werner, D^r en droit, à l'Institut universitaire de hautes études internationales sur « Permanence et actualité des principes traditionnels du droit maritime international », du 8 au 12 mai 1950.

Droit maritime français (Le) « Le Connaissance Direct » par M^e Georges Marais, avocat, mars 1949.

Ein Jahrhundert schweizer Bahnen 1847-1947, Verlag Huber & Co, AG., 1955. « Das Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr », D^r R. Cottier.

Fiches juridiques suisses, n° 1030, Droit maritime, Professeur A.-R. Werner, D^r en droit.

Informations économiques, hebdomadaire publié par l'O.S.E.C., du 21 mai 1952, 3 septembre 1952, 25 novembre 1953, 7 et 14 avril 1954.

Liber amicorum of congratulations to Algot Bagge « Projets de conventions internationales sur le transport des marchandises en trafic international », par M. Prodromidès, D^r en droit.

Manuel de la navigation rhénane 1949, Verlag Schifffahrt und Weltverkehr AG. Bâle.

Rapport annuel de la Chambre de commerce de Genève, exercice 1955.

Rapport de M. H. Helmensdorfer, président de l'Association suisse des assureurs contre les risques de transport, à l'Union internationale d'assurance maritime, Congrès de Scheveningen, septembre 1954.

Rapports de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, à l'intention de l'U.I.C., 1955/1956.

Revue internationale du droit maritime, Vol. VI, 1890/91, Paris.

Revue suisse des assurances, septembre 1951.

Revue suisse de jurisprudence, 15 novembre 1949 « Le statut juridique des transports routiers internationaux », par B. Tapernoux, D^r en droit.

Schweizerische Juristen-Zeitung, vol. 37, pp. 17/18.

Statistique du commerce suisse, Rapport annuel, 1954 et 1955.

Zeitschrift für Ausländisches und Internationales Privatrecht, Bd. 10/1936.

SOURCES OFFICIELLES

Arrêté du Conseil fédéral concernant la navigation maritime sous pavillon suisse, du 9 avril 1941.

Code civil suisse (CCS).

Code de Commerce français.

Code fédéral des obligations révisé (CO).

Conditions générales suisses pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport (C.G.A.T. 1940)

Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.), du 25 octobre 1952.

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Varsovie le 12 octobre 1929.

Convention internationale sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse, du 23 septembre 1953.

Loi française, du 2 avril 1936, relative aux transports de marchandises par mer.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale à l'appui d'un projet de loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse, du 22 février 1952.

Règles de La Haye, de 1921.

Règles d'York et d'Anvers de 1924, concernant l'avarie commune.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉFACE	VII

TITRE PREMIER

L'ÉCONOMIE SUISSE ET LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

CHAPITRE I : <i>Aperçu économique</i>	1
1. Commerce extérieur de la Suisse	1
2. Voies de communication	3
3. Moyens de transport	6
4. Raisons du développement des transports combinés	13
CHAPITRE II : <i>Le contrat de transport combiné</i>	19
1. Notion	19
2. Exécution du contrat de transport	20
3. Fret global	21
4. Applications du contrat de transport combiné	22
A. Transports successifs ferroviaires	22
B. Transports successifs aériens	27
C. Transports successifs maritimes	27
D. Transports combinés mixtes	31
I. La C.I.M. et les transports combinés	31
II. La Convention de Varsovie et les transports combinés	33
III. Accord voie ferrée/voie aérienne	34
IV. Projets de Conventions	35

TITRE II

NOTIONS GÉNÉRALES SUR LE CONNAISSEMENT

CHAPITRE I : <i>Origine et nature</i>	37
CHAPITRE II : <i>Formes et fonctions</i> (clauses d'irresponsabilité) . .	39

	Pages
CHAPITRE III : <i>Variétés en fonction de l'embarquement</i>	50
1. Connaissance embarqué	50
2. Connaissance reçu pour embarquement	51

TITRE III

LE CONNAISSEMENT DIRECT

CHAPITRE I : <i>Généralités</i>	55
1. Pourquoi « connaissance » ?	55
2. Définition et historique	59
CHAPITRE II : <i>Forme et contenu</i>	62
1. Mentions indispensables	62
2. Autres mentions	64
3. Mentions sur demande	65
CHAPITRE III : <i>Les parties au contrat</i>	67
1. Le chargeur	67
2. Les transporteurs	68
CHAPITRE IV : <i>Les tiers</i> (représentants, agents, etc.)	70
CHAPITRE V : <i>Emission et circulation</i>	73

TITRE IV

POSITION DES TRANSPORTEURS

CHAPITRE I : <i>Droits et obligations</i>	79
1. Exactitude des déclarations	79
2. Détermination du fret global	81
3. Indemnisation	84
CHAPITRE II : <i>Responsabilité du transporteur principal</i>	93
CHAPITRE III : <i>Responsabilité du dernier transporteur</i>	100
CHAPITRE IV : <i>Responsabilité des transporteurs secondaires</i> (transitaires, entrepositaires, etc.)	104
CHAPITRE V : <i>Clauses d'exonération</i>	107

TITRE V

POSITION DES CHARGEURS

	Pages
CHAPITRE I : <i>Droits et obligations</i>	111
1. Exactitude des déclarations	111
2. Payement du fret	113
3. Indemnisation	116
CHAPITRE II : <i>Destinataire et transporteurs</i>	118
CHAPITRE III : <i>Destinataire et expéditeur</i>	120
CHAPITRE IV : <i>Destinataire et assureurs</i>	122

TITRE VI

L'AVENIR DU CONNAISSEMENT DIRECT

CHAPITRE I : <i>Rôle des assureurs</i>	125
CHAPITRE II : <i>Réglementation internationale</i>	131
CHAPITRE III : <i>Accords entre transporteurs</i>	137
CHAPITRE IV : <i>Conclusion</i>	143
BIBLIOGRAPHIE	147
TABLE DES MATIÈRES	151

Tableaux comparatifs

Limites de responsabilité des armateurs	48
Indemnités limites des divers moyens de transport	88
Constats pour dommages non-apparents	116
Délais de prescription de l'action	116

ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR LES PRESSES
DE L'IMPRIMERIE DU JOURNAL DE GENÈVE
EN FÉVRIER 1957.

DÉPOT LÉGAL - 1^{er} TRIMESTRE 1957 - N° ED. 517

Prix de vente: Fr. fr. 1500,—
Fr. s. 15,—